Auto

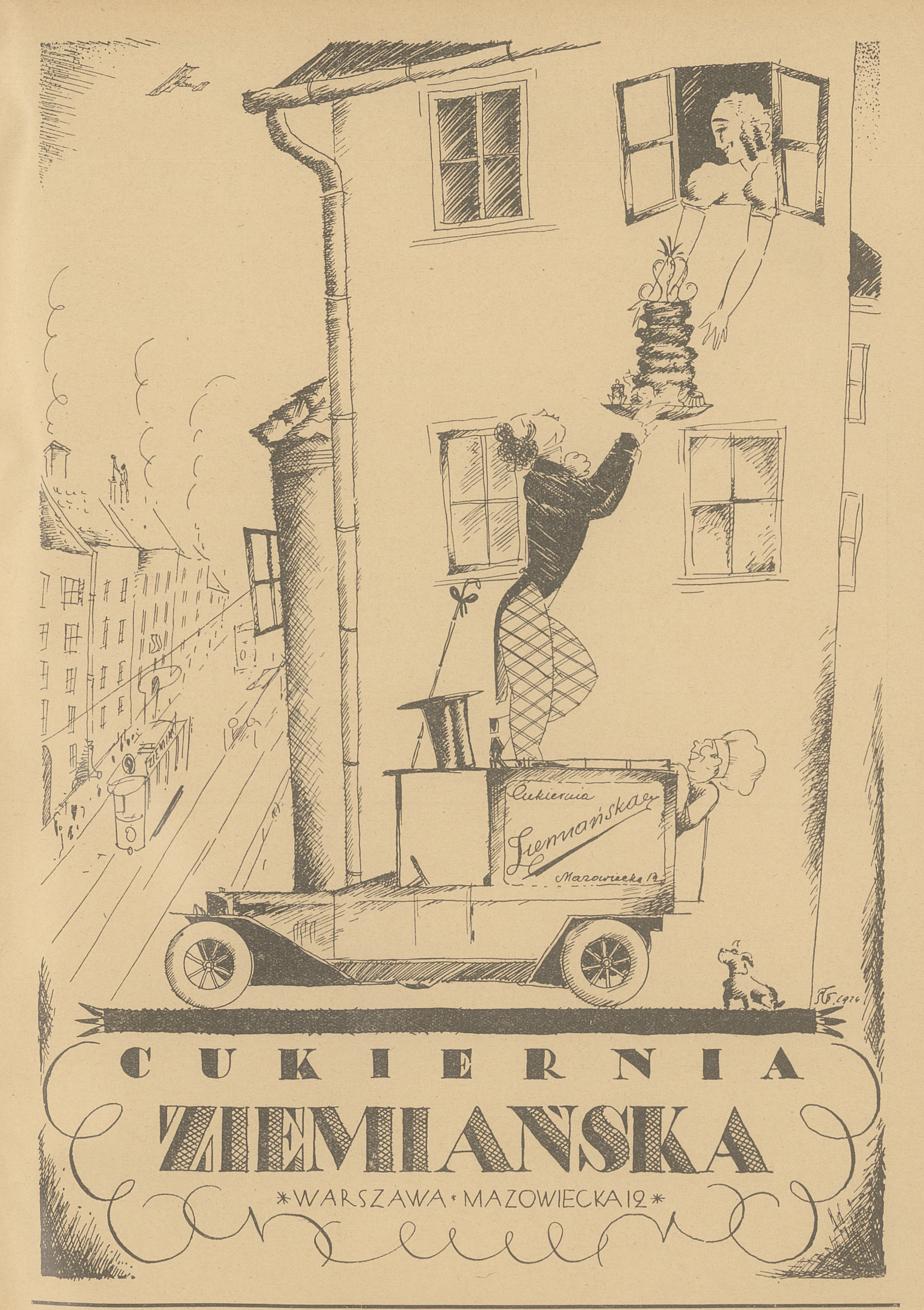
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Nr. 8

CENA 1 ZŁ.



W. B.



Cukiernia
Ziemiańska
Mazowiecka 12
CUKIERNIA
ZIEMIAŃSKA
WARSZAWA MAZOWIECKA 12*

NAJSŁYNNIEJSZE MOTOCYKLE



NAJSŁYNNIEJSZE MOTOCYKLE

I N D I A N

Te, których najwięcej było w użyciu w armjach sprzymierzonych podczas wielkiej wojny — bo 60% wszystkich motocykli.

Te, których najwięcej jest w użyciu w policji Stanów Zjednoczonych i innych państw.

Te, których najwięcej jest w użyciu w pocztach całego świata.

Te, których najwięcej jest w użyciu w strażach pożarnych.

Te, które odniosły najwięcej zwycięstw w zawodach międzynarodowych.

Te, które zdobyły najwięcej nagród w wyścigach w Polsce.

Te, które odbyły najdłuższe raidy w dżunglach i bezdrożach krajów egzotycznych.

Te, jednem słowem, które są najodpowiedniejsze dla wojska, policji, poczty, straży pożarnych, turystów i sportowców.

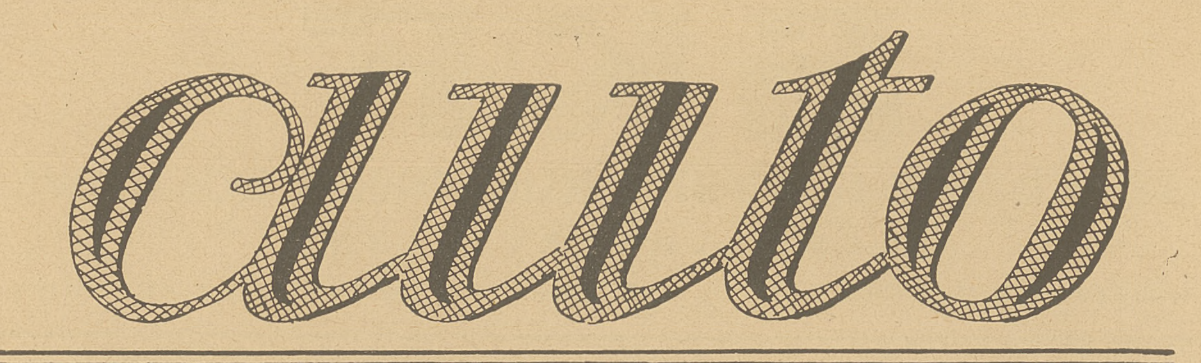
Najładniejsze, najszybsze, najpewniejsze i najwytrzymalsze.

REPREZENTOWANE SĄ W POLSCE PRZEZ



Nowy-Świat Nr. 21, Telefony: 307-54 i 19-11

Nr. 8 WARSZAWA, DNIA 20-go KWIETNIA 1925 r. ROK IV



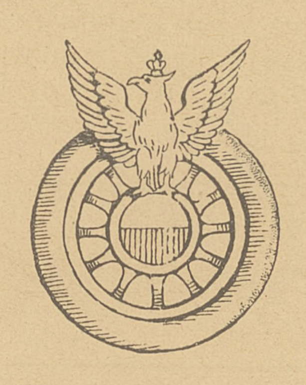
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764

MOTO  CYKL

REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI
KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	150	80	50	30	20
4 okł., przed tekstem i w tekście	200	110	60	36	24
Za tekstem	130	70	40	24	16

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

TOR WYŚCIGOWY
Wyszków
Finish
20 Km
Wierzbica
Start
Serock
2,3 km
4,5 km
2,5 km
Bug
6 km
3,5 km
Jabłonna
DROGA DLA WSPÓŁZAWODNIKÓW
DROGA DLA SAMOCHODÓW PRYWATNYCH
12,2 km
14 km
3 km
Radzymin
7,5 km
9 km
12 km
Wisła
PRAGA
WARSZAWA
SKALA 1:300000

Plan dojazdu na tor wyścigów w dniu 10 maja.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. Tel. 135 86.

KOMUNIKATY

Na posiedzeniu Komitetu Automobilklubu Polski w dniu 1 kwietnia 1925 r. wybrano bez balotowania na członków Klubu pp.:

Casimir Granzow de la Cerda, konsula hiszpańskiego — Warszawa, Al. Ujazdowskie 36.

Jego Eminencję biskupa krakowskiego Adama ks. Sapiehę — Kraków, ul. Franciszkańska 3.

Na temże posiedzeniu wybrano na członka honorowego czasowego p. inż. Henryka Podhorodeńskiego z Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych województwa Warszawskiego — Warszawa, Al. Ujazdowskie 5.

KOMUNIKAT KOMISJI SPORTOWEJ A. P.

Komisja Sportowa A. P. niniejszym prostuje omyłki, zaszłe w druku regulaminu III-go Polskiego Wyścigu Samochodowego, zamieszczonego w Nr. 6 „Auta“, a mianowicie w tytule i §§ 1, 12 i 14:

REGULAMIN

III-go Polskiego Wyścigu Samochodowego, organizowanego przez Automobilklub Polski w dniu 10 maja 1925 r.

(sporządzonego zgodnie z regulaminem A. I. A. C. R.).

§ 1.

Automobilklub Polski organizuje w dniu 10 maja 1925 roku wyścig na prostej na 20 klm. szosy Wyszków—Serock.

§ 12.

Automobilklub Polski i jego Komisja Sportowa nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem, jak i osobami trzeciemi.

Uczestnik obowiązany jest złożyć w Komisji Sportowej A. P. do dnia 9 maja (godz. 12) polisę asekuracyjną od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty, które pojazd wyrządzić może osobom trzecim lub ich mieniu, a mianowicie na sumę zł. 15,000, ewentualnie zł. 45,000 przy zbiorowym wypadku.

W 2-gim wierszu § 14 zamiast „Komisji Sportowej" powinno być „Komisarzy sportowych".

UZUPEŁNIENIE REGULAMINU.

Start wyścigów odbędzie się w Wierzbicy za nowym mostem na Bugu, dokąd dopuszczeni będą jedynie uczestnicy, publiczność zaś skierowaną będzie na finish do Wyszkowa wyłącznie szosą Radzymin — Wyszków. Odcinek toru Wierzbica—Wyszków jest dla publiczności od godziny 9-ej zamknięty.

REGULAMIN NAGRÓD

III-go Polskiego Wyścigu Samochodowego

w dniu 10 maja 1925 roku.

Zwycięzca w każdej kategorji otrzymuje plakietę i dyplom Automobilklubu Polski.

Nagroda Komisji Sportowej Automobilklubu Polski za największą bezwzględną szybkość dnia, ogólna dla samochodów wszystkich klas i kategorji.

Nagroda Pawła Bitschana — Puhar wędrowny za największą bezwzględną szybkość dnia, osiągniętą przez członka Automobilklubu Polski. Nagroda zdobyta trzykrotnie — niekoniecznie kolejno — przechodzi na własność zdobywcy.

Nagroda Stanisława Wapińskiego dla fabryki, która trzy razy z rzędu osiągnie największą szybkość.

Nagroda Karola hr. Raczyńskiego dla samochodów turystycznych, pojemności do 2 ltr. włącznie, za największą szybkość.

Uwzględniając życzenie całej grupy sportowców-motocyklistów, Komisja Sportowa A. P. włączyła do regulaminu wyścigów jeszcze jedną kategorję motocykli, a mianowicie o pojemności cyl. 175 cm³.

ASEKURACJA.

Automobilklub załatwia asekurację stających do wyścigów maszyn zbiorowo na warunkach ulgowych. Informacji udziela kancelarja Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.

NOWY KLUB AUTOMOBILOWY

Po zaśnięciu w niedołężnej martwocie Krakowskiego Klubu Automobilowego, odznaczający się zawsze tężyzną i energją lwowianie przystąpili do zorganizowania Małopolskiego Klubu Automobilowego z siedzibą we Lwowie.

Klub ukonstytuował się z następującym składem wydziału:

Przewodniczący Konstanty hr. Przeździecki, dowódca 14 p. ułanów;

I-szy zastępca przewodniczącego inż. Władysław Rybczyński, docent politechniki;

II-gi zast. przewodn. Stanisław hr. Skarbek, kurator fundacji Stan. hr. Skarbka;

Sekretarz Karol Dębicki.

Jednym z pierwszych kroków nowopowstałego klubu było rozpoczęcie pertraktacji z Automobilklubem Polski w celu afiljacji. Sprawa ta zostanie załatwioną natychmiast po zatwierdzeniu przez władze statutu nowego klubu, wzorowanego na statucie Automobilklubu Polski.

Powstanie tej nowej organizacji redakcja „Auta" wita z radością i przesyła Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu we Lwowie serdeczne życzenia jaknajpomyślniejszego rozwoju.

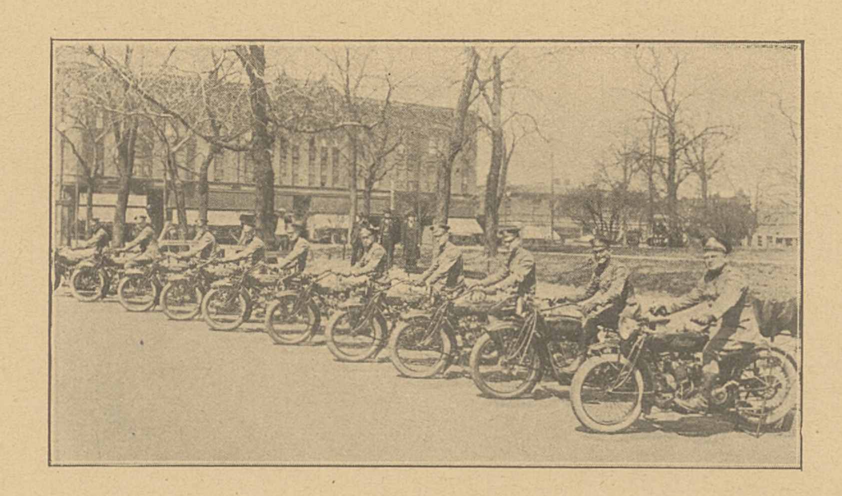
Obecnie, gdy wszystkie prawie dzielnice Polski posiadają własne kluby automobilowe, czas już najwyższy, aby większe centra pomyślały również o własnych automobilklubach. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do Krakowa, Łodzi i Warszawy. W tej ostatniej, pomimo siedziby Automobilklubu Polski, jest miejsce na oddzielny klub warszawski, któryby zgrupował liczne rzesze automobilistów, nie chcących wskutek pewnej oficjalnej wyłączności Automobilklubu Polski należeć do niego.



Rys. 139. Policja Waszyngtonu na motocyklach „Indian".

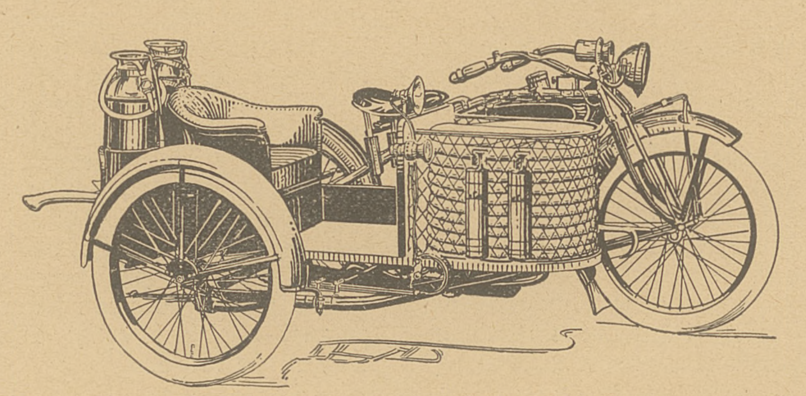
W obronie motocykla

POLSKA należy do krajów o najsłabiej rozwiniętym motocyklizmie. Podczas gdy automobilizm w latach ostatnich żywiołowo począł się rozwijać, to użycie motocykla u nas zadziwiająco mało jest jeszcze rozpowszechnionem. Przypisać to należy przedewszystkiem słabemu usportowaniu naszego społeczeństwa, gdyż użycie motocykla należy do dziedziny sportu. Turystyka u nas jest również słabo rozwiniętą i dlatego motocykl podbił sobie zaledwo garstkę prawdziwych sportowców. Oczywiście jest to maszyna odpowiednia przeważnie dla młodego wieku i dlatego zastanowić nas musi małe zainteresowanie się motocyklizmem naszej młodzieży, która zamiast szukać tryumfów na szybkich i sprawnych dwukołówkach bawi się w szoferkę na starych samochodach. Podczas gdy na Zachodzie setki tysięcy młodzieży i skromniejszych urzędników używają motocykla jako najprostszego i najtańszego środka komunikacji, a przytem jako źródła rozrywki sportowej, — u nas młodzież składa się swymi skromnymi funduszami na jakiś przestarzały samochód, na którym kolejno zadaje wątpliwego szyku w Alejach Ujazdowskich.



Rys. 140. Oddział policyjny motocyklistów.

Oczywiście nie bez wpływu na taki stan jest też wysoka dość cena motocykli u nas. Własnego swego przemysłu, ostatecznie tak prostej maszyny nie mamy i sprowadzać musimy motocykle z zagranicy, co przy dużem cle i różnych opłatach rejestracyjnych i luksusowych podnosi znacznie cenę maszyny. W Polsce pozatem niedocenioną jest zupełnie rola gospodarcza motocykla. Podczas gdy na Zachodzie, a zwłaszcza w Ameryce motocykl znalazł liczne zastosowanie w różnych gałęziach administracji państwowej i w najrozmaitszych przedsiębiorstwach, gdzie szybkość tylko odgrywa rolę, a nie pojemność lub nośność maszyny, to u nas dotąd tylko wojsko korzystało w wysokim stopniu z tej w wielu razach niezastąpionej maszyny.



Rys. 141. Motocykl pożarny marki „Indian".

Tutaj na pierwszem miejscu wymienić należy policję. Dla niej jest to idealny wprost środek szybkiej komunikacji, gdyż nadzwyczaj tani i prosty w obsłudze, zdolny przechodzić po wszelkich drogach i bezdrożach i zawsze gotowy do natychmiastowego użytku. Dlatego też widzimy w policji wszystkich stanów Ameryki północnej specjalne oddziały motocyklistów, którym powierzają najrozmaitszą służbę od pościgu przestępców lub uciekających samochodów począwszy, aż do szarż ulicznych, na dopuszczające się ekscesów, tłumy.

Jak korzystnem i ekonomicznem jest użycie motocykli w policji, tego dowodem rozrachunek policji Nowego Yorku z zeszłego roku, w której przy użyciu 600 motocykli „Indian" zaoszczędzono 1481000 dolarów w stosunku do lat ubiegłych. Wydział policji w Spriegfield w Massachusetts wykazał, że operowanie 7 motocyklami, zamiast 7 samochodami dało oszczędność 1737 dolarów.

Podobne usługi oddaje na Zachodzie motocykl w służbie pocztowej, oraz jako pogotowie straży ogniowej. Nasuwa się tu refleksja o ogromnym pożytku, jaki oddaćby mogły motocykle pożarne, wyekwipowane w niewielkie pompy, poruszane silnikiem motocykla — w prowincjonalnych strażach ogniowych w Polsce, gdzie często najdoskonalsze narzędzia nie mogą być użyte wskutek niemożności znalezienia koni dla jazdy z nimi do ognia.

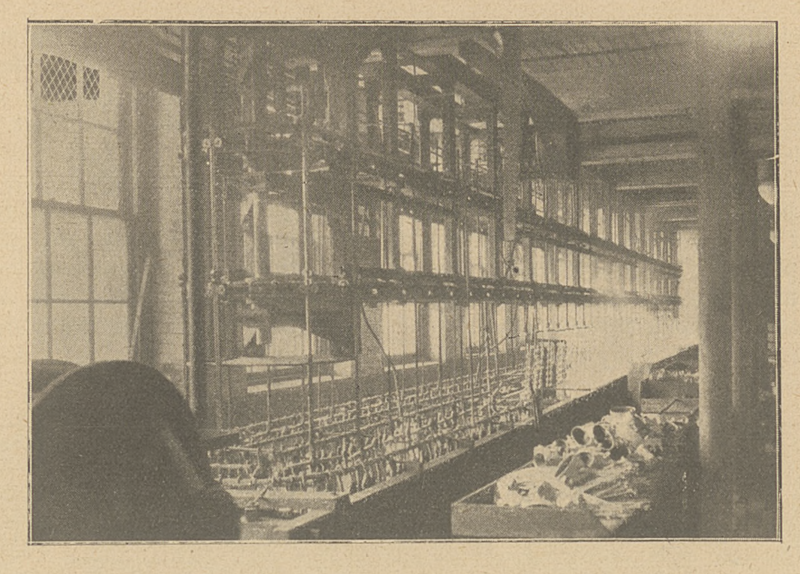
Motocykl pożarny, zdolny przejechać po każdej drodze, w cenie i utrzymaniu znacznie tańszy od samochodu, lub specjalnej pary koni, byłby bezwątpienia jednym z najskuteczniejszych środków do walki z plagą pożarów wiejskich.

Zastosowanie motocykla w przemyśle i handlu przybrało na Zachodzie najróżnorodniejsze formy. Wszędzie tam, gdzie należy szybko rozwozić lekkie przesyłki, motocykl okazał się środkiem najodpowiedniejszym.

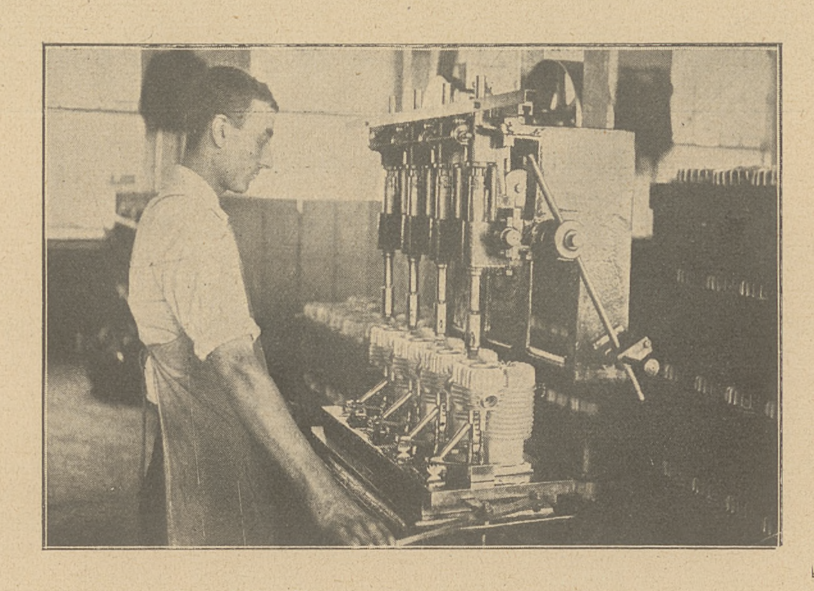
Jako nadzwyczaj ciekawe zastosowanie wymienić należy użycie motocyklu „Indian", oczywiście z bocznym wózkiem, w Sydney (w Australji) do wożenia mleka od pojedyńczych farmerów do okręgowych mleczarni. — Tak różnorodne zastosowanie motocykli, obok użytku turystycznego i sportowego, pobudziło powstanie wielkiego przemysłu motocyklowego, zwłaszcza w krajach anglo-saskich. Powstały tam setki mniejszych i większych fabryk i fabryczek, rywalizujących zawzięcie z sobą o zdobycie rynków, w której to walce na czoło wysuwają się fabryki przystosowane do masowej fabrykacji. Użycie nowoczesnych metod i do najwyższego stopnia zmechanizowanie fabrykacji pozwoliło, zwłaszcza wielkim fabrykom amerykańskim, zdobyć niemal monopol w typie fabrykowanych przez siebie motocykli. Dziś na polu fabrykacji motocyklów ciężkich, a więc typu utylitar-

nego, Stany Zjednoczone są bez konkurencji, idąc dalej nawet, niż ich przemysł samochodowy, gdyż wyroby ich panują niepodzielnie na rynkach całego świata. Prym pod tym względem trzyma słynna na świat cały fabryka motocykli „Indian". Największa ta na świecie fabryka, zdolna produkować obecnie do 100 maszyn dziennie, założoną została w roku 1901, a obecnie może być wzorem nowoczesnej fabryki mechanicznej. Dlatego nie zawadzi przyjrzeć się w krótkości najbardziej charakterystycznym urządzeniom i metodom fabrykacji.

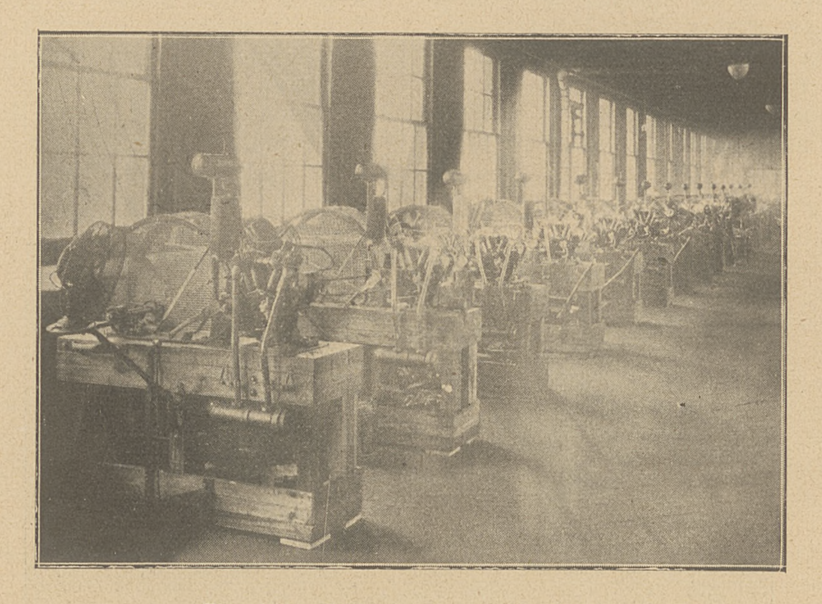
Zakłady Towarzystwa „Indian" zatrudniają obecnie powyżej 1200 ludzi. Nie jest to cyfra zbyt wielka w zestawieniu z cyfrą dziennej produkcji, ale wypływa to stąd, że fabryka ta jest do najdrobniejszych czynności zmechanizowaną, a wiadomo, że kilka cudownych dzisiejszych obrabiarek automatycznych obsłużyć może często jeden tylko człowiek. Wartość obrabiarek w fabryce Towarzystwa „Indian" przekracza 1 miljon dolarów. Najbardziej godnym opisu jest oddział niklowania powyższej fabryki. Dotychczas czynności pomocnicze przy niklowaniu wykonywali robotnicy. W fabryce „Indian" wszystkie części, mające być niklowane, przenoszone są zapomocą transportera elektrycznego wzdłuż dwóch rzędów kadzi, umieszczonych pod sufitem. Składowe części motocykli zostają automatycznie zanurzane w płynach, znajdujących się w zbiornikach, i pozostają w nich tyle czasu, wiele potrzeba dla dokonania procesu elektrolitycznego. Wyjęte z kadzi, przechodzą do następnych, póki nie ukończą całego cyklu powyższych operacji, zawsze bez najmniejszego udziału rąk ludzkich. — Podobnie rzecz się ma i w oddziale emaljowania. I tutaj bez udziału rąk ludzkich wszystkie części powlekane są emalją przy pomocy rozpylaczy, lub też przy zastosowaniu zanurzania w emalji dla mniejszych przedmiotów. Następnie przedmioty te przechodzą do pieców, w których wypiekane są w przeciągu 2 godzin.



Rys 142. Ogólny widok automatycznego urządzenia do niklowania w fabryce „Indian".



Rys. 143. Maszyna do przycierania zaworów.



Rys. 144. Oddział próbowania silników w fabryce „Indian"

W wydziale sztancowania pracują prasy do 15 tonn ciśnienia. Ustawienie sztancy trwa tu coprawda $1^1/_2$ dnia, do czego dodać należy jeszcze jeden dzień na korekty, zanim prasa pocznie prawidłowo sztancować. Za to następnie w ciągu kilku godzin prasy te są w stanie wysztancować zapas na kilka tygodni błotników lub zbiorników benzynowych. Sztanca błotnika waży $1^1/_2$ tonny. Przed rozpoczęciem operacji sztancowania blacha smarowaną jest mieszaniną łoju i ołowiu w celu zabezpieczenia jej od kruszenia się i pękania na zagięciach.

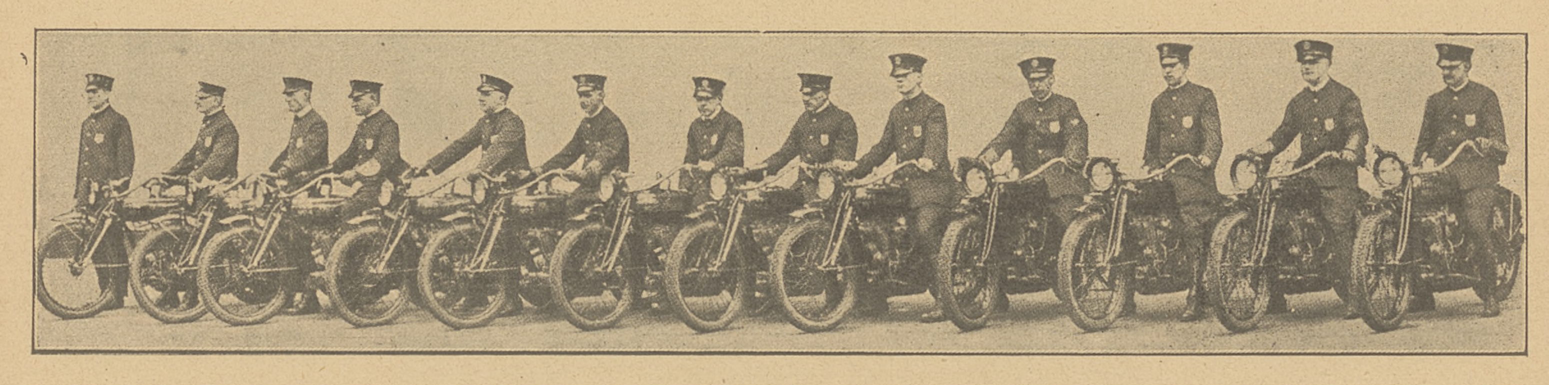
W wydziale piaskowania używa się nietylko piasku, ale i drobnego śrutu. Dokładność pracy jest taką, iż każda część składowa ramy motocykla przechodzi przez piaskownice, zanim powleczone zostaną emalją.

Przy montowaniu użyto systemu nieprzerwanych czynności, czyli łańcuchowego. Ramy motocykli ustawiane są na ruchomych dwukołowych wózkach, które toczą się po przygotowanym torze, wzdłuż którego stoi szereg robotników, wykonywujących każdy tylko jedną czynność. Każdy robotnik, po wykonaniu kilku ściśle obliczonych ruchów swej czynności, przesuwa wózek do następnego robotnika, a sam czynność tę powtarza przy innym motocyklu, który tymczasem jemu podsunięto. W ten sposób rama, przechodząc wzdłuż całej montowni, stopniowo się dopełnia i wychodzi w drugim końcu z szeregu jako gotowy motocykl, który idzie już tylko do oddziału prób.

Zbytecznem jest dodawać, że każdy silnik, zanim zostanie zmontowany w ramę, przechodzi kilkugodzinną próbę na standzie próbnym. Zmechanizowanie, jak widzimy, posunięte tu jest do ostatnich granic, i tem się tłómaczy tak wysoka produkcja przy stosnnkowo tak niewielkim personelu.

Fabrykę „Indian" podaliśmy tu jako przykład siły i znaczenia przemysłu motocyklowego. Z krótkiego tego opisu widzimy, iż pod każdym względem motocykl traktowanym być musi bardzo poważnie. Nie jest on tylko zabawką, lecz zupełnie poważnym środkiem komunikacyjnym, w pewnym oczywiście zakresie, a przemysł motocyklowy poważną bardzo odgrywa rolę w gospodarstwie narodowem wielu państw.

Dla tego wszystkiego my, automobiliści, otrząsać się nie powinniśmy na motocykl. Nie wszystkie bowiem są dymiącymi i hałasującymi zawalidrogami. Cała ich armja pracuje narówni z samochodem dla bogactwa i szczęścia ludzkości, dla tężyzny i zaradności młodzieży. Pamiętajmy, iż conajmniej 50% adeptów motocykla—to przyszli pionierzy samochodu i że tam, gdzie samochód na razie dotrzeć jeszcze nie może, to motocykl utoruje mu drogę.



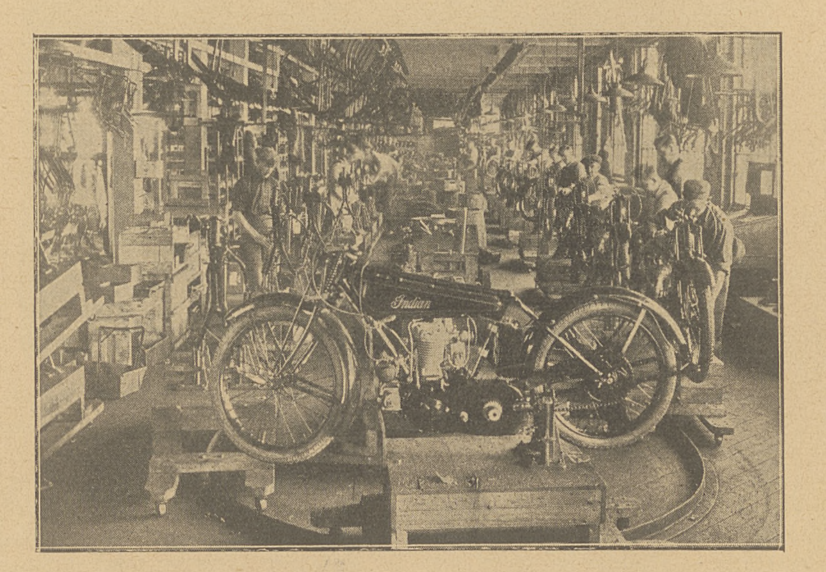
Rys. 145. Motocykle „Indian" na usługach policji Stanów Zjedn.

Kpt. STANISŁAW SZYDELSKI

Historja powstania Polskiego Klubu Motocyklowego

MYŚL utworzenia klubu motocyklowego, powstała jeszcze w roku 1922 na wiosnę, pomiędzy p. Adamem Tuszyńskim, a mną. P. Tuszyński był wówczas wykładowcą w obozie szkolnym wojsk samochodowych i pewnego razu po wykładzie, zaczęliśmy na ten temat rozmawiać. Obecny przy tem por. Rybiński, też gorąco tej myśli przyklasnął tak, że postanowiliśmy zająć się jaknajprędzej organizacją klubu. W tym celu poprosiłem będącego wówczas na studjach we Francji kolegę, o przysłanie nam statutu Moto-klubu francuskiego i dnia 7 grudnia 1922 r., zwołaliśmy zebranie organizacyjne w lokalu Automobilklubu Polski. W numerze 14 „Auta" z dnia 15 grudnia 1922 r., znajdujemy o tem posiedzeniu następującą wzmiankę (w skróceniu):

„Dnia 7 grudnia odbyło się zebranie organizacyjne Polskiego Klubu Motocyklowego w łaskawie do tego celu użyczonym lokalu A. P. Na zebraniu, które zagaił kpt. Szydelski, przedyskutowano nazwę klubu oraz zastanawiano się nad wysokością wkładek. Jako wzór, przyjęto statut „Motocycycle Club de France". Wybrano komitet organizacyjny, w skład którego weszli pp.: St. Kopczyński, E. Mieszkowski, Cz. Rybiński, Stan. Szydelski, A. Tuszyński, J. Tuszyńska, T. Zieleniewski. Na przewodniczącym komitetu wybrano jednogłośnie p. Adama Tuszyńskiego, na sekretarza p. St. Szydelskiego. W dyskusji jaka się wywiązała, uchwalono opracować jaknajszybciej statut i przedłożyć go następnemu zebraniu. Przewodniczył obradom kapitan Szydelski".



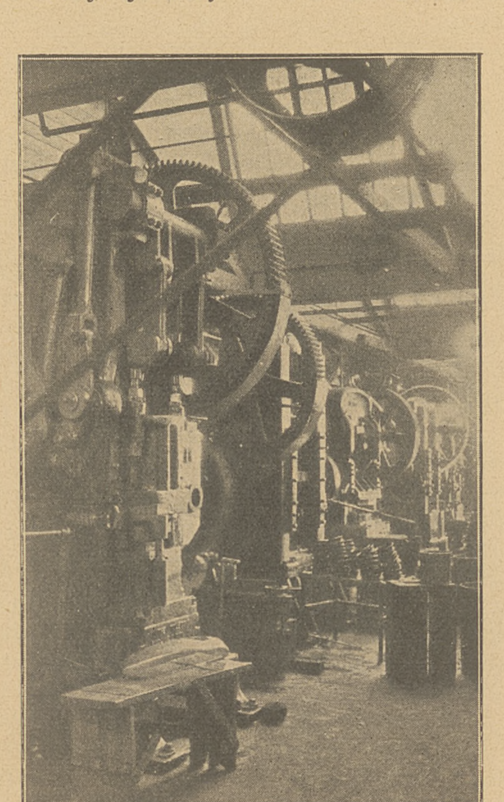
Rys. 146. Oddział montowania w fabryce „Indian".

Następne zebranie odbyło się dnia 15 grudnia 1922 r. Wzmiankę o niem znajdujemy w № 1 „Auta" z roku 1923. „Dnia 15 grudnia 1922 r., odbyło się drugie posiedzenie komitetu organizacyjnego P. K. M. Na posiedzeniu tem przeczytano i przedyskutowano punkt za punktem poszczególne artykuły projektu statutu, celem przedstawienia do zatwierdzenia. Zebraniu przewodniczył p. Adam Tuszyński. W dyskusji zabierali głos pp.: Tadeusz Zieleniewski, inż. Tad. Tański, K. Reutel, Bol. Szyndler i kpt. Szydelski. Referował p. A. Tuszyński. Ostateczny skład komitetu następujący: p. A. Tuszyński prezes, p. inż. Tad. Tański wiceprezes, kpt. St. Szydelski sekretarz, p. Feliks Mieszkowski skarbnik".

Dziwnem się wydaje Czytelnikowi, dlaczego po drugiem posiedzeniu komitetu nastąpiła pauza, trwająca aż do dnia 18 lutego 1924 r., czyli z górą dwa lata. Złożyły się na to następujące przyczyny:

Opracowanie statutu potrwało czas jakiś, a następnie w myśl obo-

wiązujących ustaw, podanie o zatwierdzenie statutu wnieść musi trzech założycieli, których podpisy muszą być zalegalizowane. Ponieważ jako pierwsi założyciele podpisali statut pp.: Adam Tuszyński, podpułkownik sztabu genealnego Tadeusz Zieleniewski i kpt. Stanisław Szydelski, więc podpisy nasze zalegalizowaliśmy u władz wojskowych i tak podanie wniesiono. Okazało się jednak, że taka legalizacja nie wystarcza i podpisy muszą być stwierdzone rejentalnie, rejent zaś wymagał, by wszyscy trzej założyciele zgłosili się u niego jednocześnie tego samego dnia. Ponieważ wszyscy trzej byli mocno zajęci, więc czekaliśmy tak długo na zebranie się razem, aż jeden z założycieli p. ppułk. Zieleniewski wyjechał na studja do Francji, więc powstała nowa trudność. Poprosiłem p. W. Rychtera, by był taki łaskaw i podpisał podanie jako trzeci i przed wyjazdem na urlop oddałem Mu cały akt do załatwienia w Min. Spraw Wewnętrznych. Po powrocie z urlopu dowiedziałem się, że podanie jeszcze nie wniesione, gdyż znowu rejent nie zalegalizował podpisów z powodu niezjawienia się w dniu oznaczonym p. Tuszyńskiego. Wreszcie pod koniec roku 1924, udało się po dwu latach zebrać podpisy, rejent zalegalizował i podanie poszło do Minist. Spraw Wewnętrznych. W statucie okazały się jednak punkty, które wzięte żywcem ze statutu francuskiego, nie mogły przejść u nas. W porozumieniu z b. uprzejmym referentem M. S. W. p. Lubodzieckim, opracowałem odnośne punkty sam już, gdyż bałem się, by znowu nie powstała nowa zwłoka — założyciele podpisali i statut został dnia 14 stycznia 1925 roku zatwierdzony.



Rys. 147. Oddział pras do sztancowania w fabryce „Indian".

Dnia 18 lutego, korzystając znów z gościnności Automobilklubu, odbyło się zebranie P. K. M. w lokalu klubowym, zagajone przez p. Tuszyńskiego. Jako drugi punkt porządku dziennego nastąpiło odczytanie statutu, potem wybór tymczasowego komitetu, który do dwu miesięcy powinien zwołać ogólne zebranie członków. Do komitetu weszli pp.: Andrzejewski (25 głosów), Bartnicki (14), Biernacki (15), Choiński (17), Modzelewski (21), Mroziński (23), Rychter (26), Szydelski (27), Tuszyński (27), Tobiczyk (14) — przy 29 głosujących i dwu kartkach unieważnionych.

Dalej omawiano sprawę lokalu klubowego. Na tymczasową siedzibę dla komitetu organiz., ofiarował p. dr. Tobiczyk pokój w lokalu S-ki „Interpol" w godzinach wieczorowych od godz. 18—20.

Wobec świeżego rozkazu pana min. Spraw Wojskowych o należeniu oficerów do stowarzyszeń, nastąpić musiała nowa zwłoka, gdyż obecnie czekać musimy na pozwolenie należenia do P. K. M. oficerom w służbie czynnej. Po uzyskaniu tegoż mam nadzieję, że klub ruszy z życiem naprzód i zdoła jeszcze w tym roku urządzić parę ciekawych i przyjemnych przedsięwzięć sportowych, dając w tej dziedzinie sportu impuls do rozwoju. Klub wedle statutu ma prawo otwierać swe oddziały na terenie całej Rzeczypospolitej (z zachowaniem miejscowych praw o stowarzyszeniach), tak, że może uda się zjednoczyć wszystkich polskich motocyklistów do wspólnej pracy. Statut i deklaracje członkowskie można otrzymać w tymcz. lokalu Klubu: ulica Boduena 4 lub u kpt. Stanisława Szydelskiego, Warszawa, fort Wola.

MARJAN KRYNICKI

Angielski przemysł motocyklowy a rynki Europy

JAK wielką rolę odgrywa motocykl w sportowem i towarzyskiem życiu Anglików, o tem my zaledwie niejasne możemy mieć pojęcie. Po szosach i po ulicach miast angielskich uwija się ogromna ilość motocykli, która nam, przyzwyczajonym do widoku kilkunastu Harleyów i Indianów, wydawałaby się nieskończoną. W konkursach motocyklowych, jakich w Anglji kilkadziesiąt organizuje się co roku, bierze zawsze udział po kilkudziesięciu lub kilkuset zawodników, którzy na wyszukanych bezdrożach, poprzez góry, doły, wody i piaski brawurowo dążą do celu po puhary, medale i żetony. Jeżeli dodamy do tego, że motocykle angielskie i w innych krajach cieszą się wielką popularnością, a uczestnicząc w wyścigach zagranicznych najczęściej pierwsze dochodzą do celu, to dojdziemy do przekonania, że angielski przemysł motocyklowy stanowi wielką potęgę, i że motocykl angielskiej fabrykacji musi być solidny i tani.

Jakoż rzeczywiście angielski przemysł motocyklowy rozrósł się tak potężnie w latach powojennych, że rynek Anglji został nasycony i fabryki stanęły w obliczu kryzysu. Przemysł szukać począł nowych rynków zbytu, tych jednak w warunkach ówczesnych (około roku 1922) nie wynalazł, bowiem wywóz motocykli do kolonji był ograniczony złym stanem lub brakiem dróg, a dla krajów kontynentu Europy motocykle angielskie były prawie zupełnie niedostępne z powodu wysokiej wartości funta.

W tym okresie kryzysu następuje likwidacja pewnej ilości mniejszych fabryk motocyklowych, a pewna część firm, ratując swój byt, przerzuca się na fabrykację samochodów lub innych maszyn. Silniejsze finansowo firmy przetrzymały kryzys, ale były zmuszone znacznie obniżyć ceny.

W ten sposób kryzys zażegnano. Dzięki obniżeniu cen rynek angielski nanowo stał się nienasyconym, wzrosło również zapotrzebowanie na angielskie motocykle na kontynencie, tembardziej, że w ostatnich czasach uregulowały się finanse niektórych państw.

Angielski przemysł motocyklowy nie stracił zatem nic podczas kryzysu na swojej potędze. Na miejsce zlikwidowanych fabryk przybyło wiele nowych firm, a skutkiem taniości wzrosła popularność angielskich motocykli na całym świecie.

Angielscy przemysłowcy nie spoczęli jednak na laurach, ale pragnąc na jaknajdłuższy przeciąg czasu odegnać widmo nowego kryzysu, który nastąpiłby po ponownem nasyceniu rynku Anglji, prowadzą wydatną akcję celem zapewnienia sobie stałego eksportu do wszystkich części świata.

Akcja ta daje już niezwykłe rezultaty, czego wymowną ilustracją niech będzie następujące porównanie. Przed dwoma laty, a więc w okresie kryzysu, Anglja wywoziła zagranicę 7,600 motocykli rocznie, podczas gdy Stany Zjednoczone Ameryki Północnej aż 16,000. Do roku ubiegłego sytuacja uległa zmianie tak dalece, że wywóz angielskich motocykli w pierwszem półroczu 1924 roku wyniósł 20,000 maszyn, podczas gdy w tym samym czasie wywieziono ze Stanów Zjednoczonych tylko 9,700 motocykli.

Ekspansja angielskiego motocyklizmu zagranicę daje się łatwo zauważyć przy porównaniu wystaw motocyklowych w krajach kontynentu i w Anglji. Na każdej wystawie europejskiej znajdziemy dumnie rozparte w swych stoiskach Douglasy, Ariele, Humbery, Triumphy i inne, mniej lub więcej sławne marki angielskie. Jeżeli natomiast przejdziemy się po hali Olimpji w Londynie, to jakże ubogie wydadzą się nam motocykle europejskie, przytłoczone ilością swych świetnych angielskich sąsiadów.

W krajach europejskich o rozwiniętym przemyśle motocyklowym, przemysł angielski nie ma jednak widoków wielkiego powodzenia. Francuz lub Niemiec nie będą się kwapić do kupna gotowego motocykla angielskiego, przedewszystkiem ze względów patrjotycznych, a następnie aby uniknąć kłopotów związanych ze sprowadzaniem maszyny z zagranicy. Aby zatem nie stracić wpływów na rynkach państw zachodniej Europy, wynalazł przemysł angielski nową drogę dla swej ekspansji. Oto zasypuje on te rynki taniemi a doborowemi częściami motocykli, które chętnie są stosowane przez bardzo wiele fabryk europejskich jako części składowe ich maszyn. A części te są bardzo liczne, należą bowiem do nich takie organy jak: silniki, skrzynki przekładniowe, karburatory, magneta, hamulce oraz wszelkie aparaty, przyrządy i narzędzia, w jakie wyekwipowany jest nowoczesny motocykl.

Aby uprzytomnić sobie jak wiele firm europejskich korzysta z angielskich silników i części, wystarczy przejrzeć katalogi lub pisma motocyklowe niemieckie, francuskie, belgijskie i włoskie. Dowiemy się z nich, że naprzykład niemiecka firma Imperia na osiem typów konstruowanych przez siebie motocykli w sześciu typach stosuje angielskie silniki. Dowiemy się dalej, że za jej przykładem kilkanaście czy kilkadziesiąt innych fabryk niemieckich stosuje również silniki angielskie, że francuski motocykl Monet Goyon, który zwyciężył w zeszłorocznym wyścigu o Wielką Nagrodę Francji, posiadał silnik angielski Villiers, że dalej belgijski motocykl Rush, zwycięzca w I Mistrzostwie Europy, był zaopatrzony w silnik Blackburne, że słynne francuskie motocykle Terrot swe zwycięstwa odnoszą z silnikami J. A. P. i że przynajmniej co drugi lub trzeci motocykl europejskiej konstrukcji posiada skrzynkę szybkości Sturmey Archer lub Burman, karburator Amac, magneto M. L., łańcuch Renold lub części oraz narzędzia firmy Best & Lloyd albo Lucas.

Sytuacja wytwarza się przedziwna. Naprzykład w kraju o tak rozwiniętym własnym przemyśle i sporcie motocyklowym jak w Niemczech, było w roku ubiegłym na ogólną ilość 25,000 zarejestrowanych motocykli, samych maszyn z angielskiemi silnikami J. A. P. aż 3000 czyli prawie ósma część, nie licząc wielkiej ilości motocykli z silnikami angielskiemi innych marek jak Bradshaw, Blackburne, Barr & Stroud etc. A we Francji, Belgji i Włoszech stosunek ten z pewnością nie jest mniejszy.

Rzecz jasna, że tak powszechne zastosowanie angielskich części, a przedewszystkiem silników, musiało wpłynąć na wygląd zewnętrzny europejskich motocykli. O ile jeszcze przed dwoma laty motocykl niemiecki można było na oko odróżnić po jego wysokości, długości i cienkich kołach od motocykla francuskiego, nieco już wykwintniejszego w kształtach, a tembardziej od motocykla angielskiego, który zawsze swą formą przodował modzie motocyklowej, o tyle dzisiaj prawie wszystkie motocykle europejskie, z bardzo nielicznemi wyjątkami, wyglądają tak, jakby wyszły z pod wspólnego stempla „Made in England".

SPROSTOWANIE

Wskutek zmiany w ostatniej chwili (już po wydrukowaniu pierwszej formy „Auta") kierunku startu wyścigów w dniu 10 maja r. b., wywołanego warunkami technicznymi toru, a mianowicie wskutek umieszczenia startu wyścigów od strony Wyszkowa z finishem pod Serockiem, a nie naodwrót, Komitet Wyścigowy zmuszony jest również zmienić kierunek dojazdu dla publiczności. Na mapie więc, umieszczonej na początku niniejszego numeru „Auta", poprawić należy dojazdy: Szosa przez Marki—Radzymin do Wyszkowa przeznaczoną jest dla współzawodników, dojazd zaś samochodów prywatnych i publiczności odbędzie się na Jabłonnę — Zegrze, a nie naodwrót, jak to jest na planiku wskazanem.

ŻARÓWKI SAMOCHODOWE

OSRAM

Standard

Małe, lecz dobre, bo angielskie samochody 2, 3 i 4-osobowe, kompletnie wyekwipowane, wraz z cłem, transportem i podatkiem luksusowym

6,600 zł.



Ostatnie modele na rok 1925 już nadeszły

Na składzie rozmaite typy karoserji: TRANSFORMABLE, LIMOUSINE'Y, WOZY SPORTOWE I TORPEDO

JENERALNA REPREZENTACJA

ZACHODNIE TOWARZYSTWO DLA HANDLU I PRZEMYSŁU

SPÓŁKA AKCYJNA

Tel. 290-91 WARSZAWA, SENATORSKA № 10 Tel. 290-91

SALON WYSTAWOWY: Senatorska 26, tel. 33-32. GARAŻE: Okopowa 14.

ODDZIAŁ W ŁODZI: Traugutta 6

ANTIAUTOMOBILIŚCI

DZIŚ w rubryce powyższej mamy smutny obowiązek wspomnieć o dwóch firmach, które, pomimo, że na automobiliźmie byt swój opierają, nie rozumieją widocznie znaczenia tegoż, albo też wychodzą z założenia, że nos dla tabakiery, a nie odwrotnie.

Jeden z czytelników naszych, mianowicie, doniósł nam, iż pewien garaż w Łodzi zażądał od niego za jedną noc 6 zł. Wprawdzie wynosi to 180 zł. miesięcznie, ale mniejsza z tem: dotąd wszystko jest jeszcze normalnie. Gdy jednakże na wyjezdnem dwaj stróże natarczywie zażądali jeden 5 zł. za umycie samochodu, a drugi tyleż za pilnowanie, to rzecz ma już wszelkie cechy zdzierstwa, czyli t. zw. dziś „lichwy wojennej", tembardziej, że właściciel garażu był przy tem obecny i widocznie postępowanie swych stróżów aprobował. Ciekawy, nieprawdaż, garaż, gdzie oddzielnie się płaci za garażowanie, a oddzielnie za pilnowanie w tym czasie samochodu.

Drugi fakt miał miejsce z jednym z bardziej znanych automobilistów, a naszym współpracownikiem. Gdy wobec obawy wyczerpania benzyny zażądał on w jednej z firm warszawskich, sprzedających benzynę, 2 litrów—to odmówiono mu z powodu zbyt małej ilości. Zapewne wygodniej jest sprzedawać benzynę na cysterny, ale na to jest się detalistą, żeby klijentelę obsłużyć stosownie do jej życzeń. Gdyby raz jeszcze skargi jakieś na powyższe firmy do nas wpłynęły, zmuszeni będziemy wymienić je wyraźnie, ostrzegając jednocześnie członków Automobilklubu Polski, aby firm tych unikały.

Urzędowe

WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

Województwo Lwowskie.

494. Zimny Jan, 493. Papillon Henryk, 494. Strzelecki Włodzimierz, 495. Holinka Michał, 496. Mac Piotr, 497. Frankiewicz Ludwik, 498. Fick Włodzimierz, 499. Hr. Koziebrodzki Władysław, 500. Balko Henryk, 501. Rotter Artur, dyr. fabr. „Polimet", 502. Eichberger Piotr, 503. Strzelecki Józef, 504. Heller Józef, 505. Beyger Romuald, 506. Mötner Jan, 507. Siegiel Romuald, 508. Orzechowski Zbigniew, 509. Oleksy Kazimierz, 510. Lichota Jan, 511. Laufer Bedrich, 512. Laufer Leopold, 513. Pikaus Kornel, 514. Barański Władysław, 515. Kleszczyński Janusz, 516. Hr. Załuski Bohdan, 517. Zaak Władysław, 518. Łazorek Juljan, 519. Grabowski Romuald, 520. Nabielec Kazimierz, 521. Damm Zygmunt, 522. Połoniecki Bernard, 523. Kocwin Michał, 524. Raniowski Antoni, 525. Głowiński Franciszek, 526. Józefczyk Alojzy, 527. Inż. Weiss Rudolf, 528. Prof. Wacek Rudolf, 529. Krzeczkowski Zygmunt, 530. Awin Samuel, 531. Linke Gerard, 532. Karmelita Marjan, 533. Baranowski Wiktor, 534. Ganza Jan, 535. Mfelnikiewicz Karol, 536. Rudzik Kazimierz, 537. Pawlik Józef, 538. Krzywonos Stefan, 539. Huk Kazimierz, 540. Żebrak Stanisław, 541. Kuczma Bronisław, 542. Styś Wiesław, 543. Nowak Józef, 544. Stadler Alfred, 545. Schindler Marjan, 546. Kotlarz Józef, 547. Spaliński Michał, 548. Irosch Franciszek, 549. Turkanik Karol, 550. Dr. Bodnar Gustaw, 551. Oleksiw Ołeksa, 552. Kremer Zygmunt, 553. Piątkiewicz Ignacy, 554. Mańkowski Józef, 555. Maluch Włodzimierz, 556. Wrzeciono Piotr, 557. Rentok Józef, 558. Jaroszyński Zbigniew, 559. Ziółkowski Marceli, 560. Hotenauer Alfred, 561. Nowiński Stanisław, 562. Dr. Nowiński Józef, 563. Dr. Staszewski Michał, 564. Dr. Reiss Walerjan, 565. Starzewski Franciszek, 566. Bezuszko Aleksander, 567. Matejko Feliks, 568. Artur, 569. Jan Jamroz, 570. Radczuk Stan., 571. Zucker Jakób, 572. Kleszczyński Stanisław, 573. Stach Stanisław, 574. Bobilak Marjan, 575. Stwiorek Stan., 576. Bogusiewiczówna Zofja, 577. Lewicki Aleksander, 578. Ignatowicz Kazimierz, 579. Warchałowska Olga, 580. Jakubowska Stanisława, 581. Matusz Marjan, 582. Wróbel Stanisław, 583. Pomeranz Edmund, 584. Dr. Barwiński Aleksander, 585. Jurasz Karol, 586. Stojowski Jerzy, 587. Kich Andrzej, 588. Kondratiew Wasyl, 589. Marek Józef, 590. Radyk Stanisław, 591. Zimmerman Józef — wszyscy kat. I-ej z wyjątkiem Juljana Łazorka, który zaliczony został do kat. II.

Województwo Poznańskie.

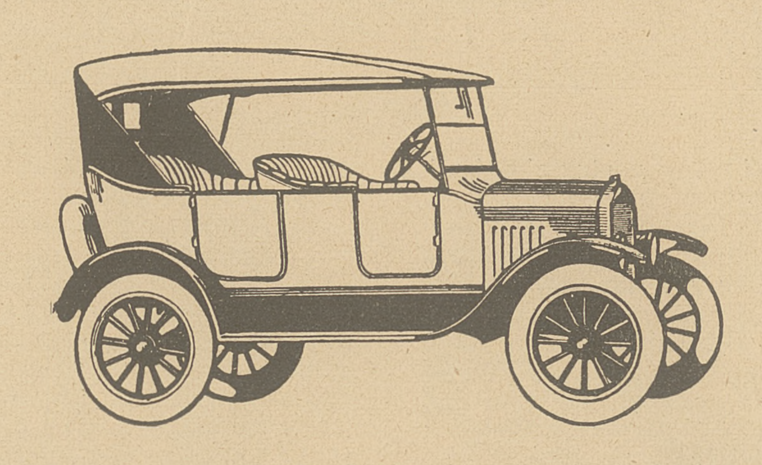
1025. Buczyński Wiktor, 1026. Nowak Leon, 1027. Swojak Jan, 1028. Tarasow Jan, 1032. Stawowoski Bron., 1033. Walkowski Kazim., 1034. Prusinowski Antoni, 1035. Włodarczak Ignacy, 1036. Rurek Michał, 1037. Bartkowiak Stefan, 1044. Kaczmarek Piotr, 1045. Pruso Wawrzyn, 1049. Szpurka Michał, 1053. Laufer Leon, 1055. Madrowski Paweł, 1061. Olejniczak Jan, 1062. Józwiak Józef, 1063. Strzelecki Jan, 1064. Mleczak Leon, 1066. Nolke Jan, 1067. Lipowicz Alfons, 1071. Piechowiak Józef, 1072. Zabieski Jan, 1073. Naroźny Franciszek, 1074. Lewandowski Wojciech, 1076. Korszunow, 1077. Nowicki Stanisław, 1078. Stmytkowski Stanisław, 1079. Jackowiak Józef, 1080. Kaczmarek Wacław, 1081. Dergiman Stanisław, 1082. Bołączny Nicefor, 1073. Malcarek Michał, 1085. Marciniak Władysław, 1087. Dziurka Feliks, 1088. Psikus Franciszek, 1089. Maciejewski Franciszek, 1090. Jędrzejak Jan, 1091. Tschirley, 1092. Kowalski Józef, 1093. Mackowiak Stanisław, 1094. Majcherek Stefan, 1095. Ryżek Józef, 1096. Ceglewski Ksawery, 1097. Kośner Wawrzyn, 1098. Ławniczak Jan, 1099. Besler Walenty, 1100. Schwetz Stan., 1101. Rodaks Jan, 1102. Lniski Mieczysław, 1103. Koczorowski Jan, 1104. Wrocławski Rudolf, 1107. Sobański Jan, 1108. Jóźwiak Wojciech, 1110. Tojutowski Leonard, 1116. Książkiewicz Ignacy, 1117. Ławicki Wacław, 1118. Kowalski Stanisław, 1119. Stachowczyk Wacław, 1120. Rzyminiak Stefan, 1121. Jankowiak Stan., 1122. Manet Bronisław, 1123. Ratajczak Ludwik, 1124. Kiełkasiński Ignacy, 1125. Tokłowicz Feliks, 1126. Dr. Jurasz Antoni, 1128. Szynkarek Jan, 1132. Andrzejewski Józef, 1133. Bachorski Konstanty, 1136. Ziętowski Józef, 1137. Łośniecki Józef, 1140. Woźniak Leon, 1141. Tropka Stefan, 1143. Niewitecki Stefan, 1144. Michalski Stanisław, 1145. Kałowy Franciszek, 1146. Brzistka Władysław, 1147. Menswel Franciszek, 1148. Zawał Jan, 1153. Ławniczak Jan I., 1155. Czarnecki Ludwik, 1156. Tomczak Jan, 1157. Kubiak Teodor, 1158. Dzierzyński Józef, 1159. Krawiecki Stefan, 1160. Urbaniak Marjan, 1161. Napierała Stanisław, 1162. Bugalski Bolesław, 1163. Owczarkowski Stanisław, 1164. Stempniewski Wincenty, 1169. Słupiński Władysław, 1173. Scheitza Władysław, 1174. Jur Roman.

Województwo Białostockie.

73. Szczepan Bolesław, 74. Łatuchowski Antoni, 75. Frankowski Jan, 76. Dzietkowicz Piotr, 77. Borodzić Józef, 78. Nowiński Roman, 79. Kasperek Stanisł., 80. Mickiewicz Jan, 81. Jarmoszuk Piotr, 82. Włodopijanow Jan, 83. Federow Wasyl, 84. Korkuć Herman, 85. Wilemczyk Edward, 86. Kisielewski Stanisław, 87. Ancewicz Aleksander — wszyscy kat. I.

Województwo Lubelskie.

114. Gorski Józef, 115. Kopański Józef, 116. Nowiński Stanisław, 117. Ostaszewski Grzegorz, 118. Poczachowski Jan, 119. Karski Aleksander, 120. Południk Wojciech, 121. Dejneko Feliks, 122. Goncikowski Teofil, 123. Mejnarowicz Jan, 124. Bujalski Józef, 125. Gostyński Jan.



SILNIK FORD

Samochód FORD zawdzięcza swe ogromne powodzenie przedewszystkiem swemu silnikowi.

Opracowany i zbudowany osobiście przez Henryka Forda, silnik Ford model T od wielu lat okazał się najlepszym silnikiem świata dla lekkich samochodów.

22,5-konny silnik Ford jest niewątpliwie najdonioślejszym czynnikiem w postępie automobilizmu.

Wszyscy wiedzą, że bez względu na porę roku oraz pogodę, na najgorszej nawet drodze, samochód FORD zawsze spełnia swe zadanie bez zarzutu.

Odwiedzcie najbliższe przedstawicielstwo i zażądajcie zademonstrowania samochodu FORD.



PRZEDSTAWICIELE NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK:

WARSZAWA
„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

ŁÓDŹ
Spółka dla Sprzedaży Samochodów.

KRAKÓW
Ludwik Hubicki.

WILNO
W. Malinowski Dom Przem.-H. Sp. z o. o.

POZNAŃ
„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

KATOWICE
„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

LUBLIN
Lubelski Syndyk. Rolniczy Sp. Akc.

KIELCE
Bracia Z. & S. Przygodzcy.

POZNAŃ
J. Zagórski & A. Tatarski.

KATOWICE
Dr. Eryk Sydow.

BYDGOSZCZ
Wytwórnia motorów jezdnych „Stadie“

SOSNOWIEC
Tow. Przem.-H. „Oskard“ Sp. z ogr. odp.

ŁÓDŹ
„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

LWÓW
„Eshape“ Spółka Handl.-Przemysłowa Z. O. P.

TORUŃ
Centrala Sam. i Akcesorji M. Hartwig i S-ka.

RADOM
Inż. W. Kechel Biuro T.-H.

GDAŃSK
„Elibor“ Sp. Akc. Handl.-Przem. Ł. J. Borkowski.

GDAŃSK
von Alvensleben & Thiel G. m. b. H.

NYTYCH
J. Klein.

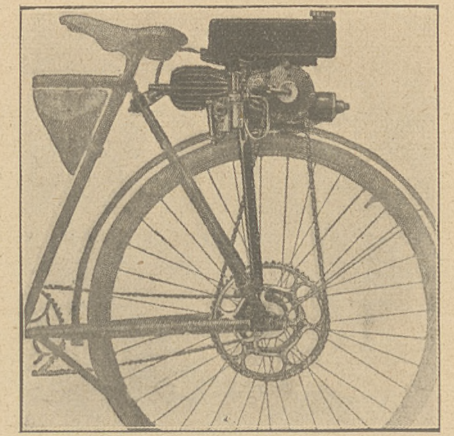
P. 3.

WITOLD RYCHTER

O nowoczesnych motocyklach i ich wyborze przy kupnie

W OSTATNICH latach motocyklizm rozwinął się w sposób niebywały. Tak w dziedzinie użytku codziennego, jak i w dziale sportu motocykl stanowi obecnie pierwszorzędny środek lokomocji i po przystosowaniu się do warunków terenowych i ekonomicznych danego kraju, zaczyna zajmować pokaźną i godną uwagi pozycję w automobiliźmie. Każdy kraj posiada pewne charakterystyczne typy konstrukcji, najbardziej odpowiadające wymaganiom klijenteli, która jest zresztą bardzo w wyborze wybredna. U nas, w Polsce, niestety, nie mamy ani wytwórni motocykli, ani nawet ustalonego zdania co do jakości typu. Tem się tłomaczy owe niezdecydowanie przy kupnie i późniejsze niezadowolenie z kupionej maszyny.

By ułatwić Szanow. Czytelniczkom i Czytelnikom (o, piękne Panie, czemuż tak pogardzacie sportem motocyklowym!) zorjentowanie się wśród najróżniejszych typów nowoczesnych motocykli, przejdę pokrótce zasady ich budowy.



Rys. 148. Rys. 149.

Silniki pomocnicze do rowerów.

Ogólnie mówiąc, każdy konstruktor ma przedewszystkiem na uwadze ekonomję, lekkość, wygodę i niską cenę. Zaopatruje on każdy model, conajmniej, w sprzęgło, a silniejsze maszyny — w dwa, trzy, lub cztery biegi. Mimo tych cech wspólnych, poszczególne konstrukcje różnią się znacznie tak mocą silnika, jak i ogólną budową.

Europa buduje motocykle stosunkowo najsłabsze. Przedstawicielem takiej słabej maszynki, jest grupa motorowa do roweru (rys. 148, 149 i 164). Są to silniki, nie przekraczające mocy 1 HP., pozwalające na rozwijanie szybkości do 25 klm/godz. i zużywające około 2 litrów benzyny na 100 klm.

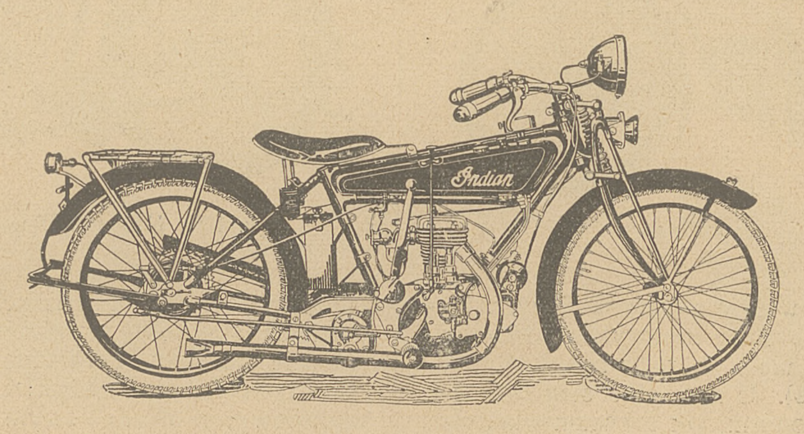
Wyższą kategorję stanowią lekkie motocykle (rys. 151, 153), budowane w postaci rowerów motorowych. Moc ich silników, przeważnie dwutaktowych nie przekracza $1^1/_2$ HP., a szybkość — 50 klm/godz.

Następną kategorją są właściwe motocykle, posiadające wspólne cechy konstrukcyjne. Są to przeważnie maszyny silniejsze, dobrze odresorowane, umożliwiające odbywanie dalszych jazd, a jednocześnie, dzięki stosunkowo małej mocy silników, bardzo oszczędne i tanie. Posiadają one zwykle dwu, lub trzybiegową przekładnię, co daje możność „brania" każdych wzniesień, bez „pomagania" nogami. Prócz tego szerokie gumy, oraz sprężyny w widelcach przednich i w siodełkach, zapewniają wygodną, bez większych wstrząśnień, jazdę.

Do pierwszej grupy tej kategorji zaliczymy motocykle z silnikami o pojemności cylindrowej od 175 cm.^{3} do 350 cm.^{3} W tej grupie przodują: Anglja, Francja, Belgja i Włochy. Niemcy nie mają wybitniejszych maszyn tej grupy; budują oni albo motocykle lekkie, zwolnione od podatku, albo ciężkie maszyny turystyczne. Jedynie Ameryka wypuściła ostatnio model jednocylindrowego „Indian-Prince" o mocy 3,48 HP., używanego prawie wyłącznie przez sportowców (rys. 150).

Wśród tych motocykli, chętnie przez sportowców używanych, widzimy również i motocykle bardzo szybkie, o odpowiednio zbudowanych silnikach, pozwalające na stawanie do wyścigów (rys. 152, 155 i 156), przedstawiają różne typy maszyn wyżej omawianej grupy.

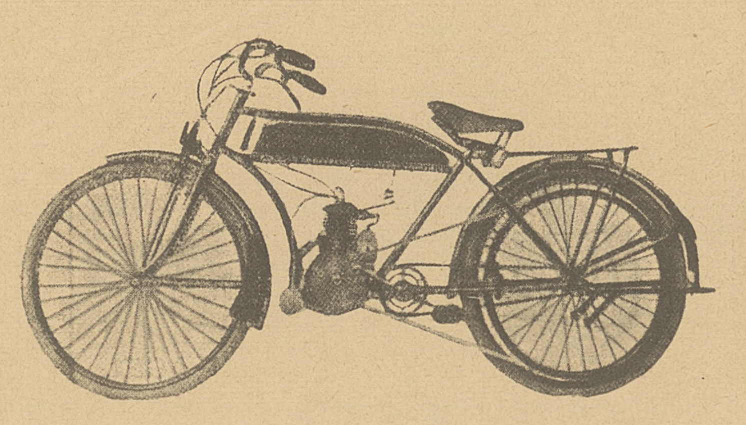
Drugą grupę stanowią motocykle o pojemności cylindrowej od 350 cm.^{3} do 50 cm.^{3} Te typy są najchętniej używane przez sportowców, ponieważ moc ich wystarcza najzupełniej do wjeżdżania ostatnią przekładnią na wszelkie wzniesienia, a ciężar maszyny i jej stateczność gwarantują dobre noszenie i znaczną szybkość średnią na złych nawet drogach. Są to przeważnie motocykle jednocylindrowe, o napędzie łańcuchowym lub pasowym, o mocy od 3 do 5 HP., pozwalające na rozwijanie znacznych szybkości — do 100 klm/godz. Mimo tej szybkości są one dosyć oszczędne, gdyż zużywają najwyżej 4 litry benzyny na 100 klm. Po dokonaniu niewielu zmian konstrukcyjnych, motocykle te stawiane bywają do wyścigów i uzyskują nieprawdopodobne szybkości, przekraczające 150 klm/g. Są to typy t. zw. „super sport", odznaczające się zazwyczaj niską budową i silnikiem czterotaktowym, szybkoobrotowym z zaworami w głowicy cylindra, dającym dużą moc (rys. 156).



Rys. 150. Lekki motocykl „Indian-Prince".

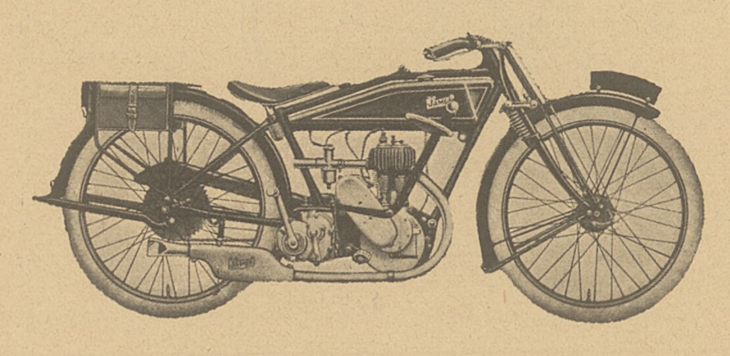
Do trzeciej grupy należą motocykle ciężkie, najchętniej używane w Ameryce, a mające wielu

zwolenników i w innych krajach. Przedstawicielami tej grupy będą znane u nas dwucylindrowe olbrzymy— „Indiany" i „Harley-Dawidsony", oraz mniej znane: „Excelsiory", „Hendersony" i inne wyroby marek amerykańskich, o dużej, dochodzącej do 1100 cm.³ po-



151. Rower motorowy.

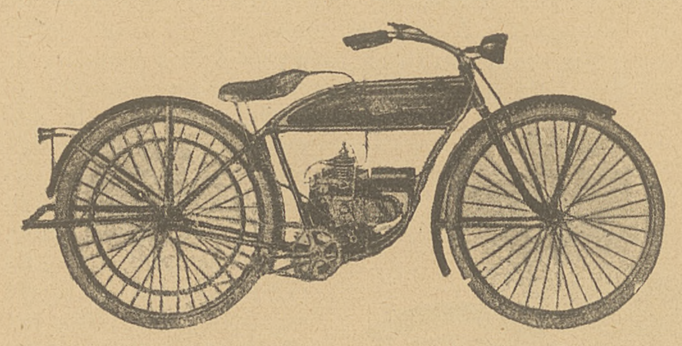
jemności cylindrowej. Europa stosunkowo mniej chętnie używa silnych maszyn, z wyjątkiem nas i innych krajów o małorozwiniętym sporcie motocyklowym i o złych drogach. Rys. 154 i 157 przedstawia nam wyżej wspomniane typy. Trzeba tu też wspomnieć o sławnym motocyklu czterocylindrowym belgijskiej marki



152. Motocykl o silniku 250 cm³.

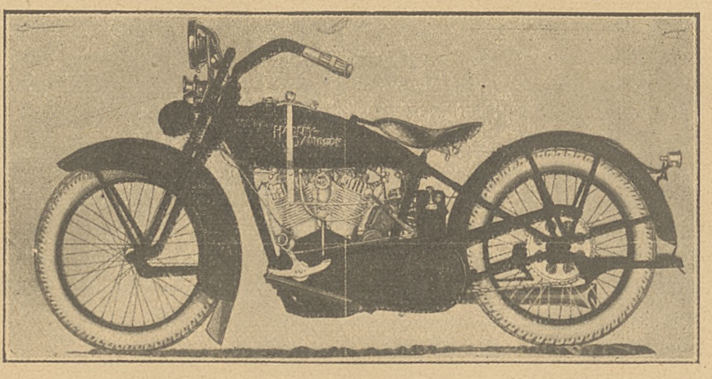
„Fabrique Nationale d'Armes de Guerre", odznaczającym się piękną linją, pneumatykami balonowemi (815×115), oraz oświetleniem i sygnałem elektrycznym.

Ostatnią w końcu kategorję stanowią motocykle z wózkami bocznemi („side-cars"). Mylne jest zdanie naszych pseudo-sportowców, którzy sądzą, iż tylko



Rys. 153. Rower motorowy.

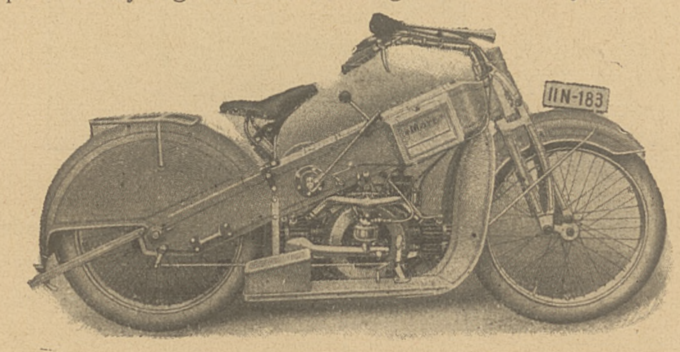
silne maszyny mogą prowadzić wózki; w innych krajach spotyka się i bardzo słabe motocykle, które jednak chodzą z sidecarami, nie wyłączając nawet 1¹/₂ konnych maszynek (rys. 158). U nas tylko stan dróg nie pozwala na powyższe, bowiem, jak każdemu wiadomo, wystarczy wyjechać choćby na którekolwiek boczną ulicą, lub przejechać po jezdni placu Małachowskiego, by uszkodzić ramę, lub rozbić karter silnika na wybojach. Ponieważ zaś motocykle ciężkie są zbudowane dość masywnie i obliczone na znaczne wstrząśnienia, przeto nie rozbijają się one tak prędko, jak słabsze,



Rys. 154. Motocykl ciężki.

delikatniejsze maszynki. Również sprawa odresorowania przedstawia się lepiej, dając większą wygodę posiadaczom silnych i ciężkich maszyn. Różne typy wózków przedstawiają rys. 158, 159, 161, 162 i 165.

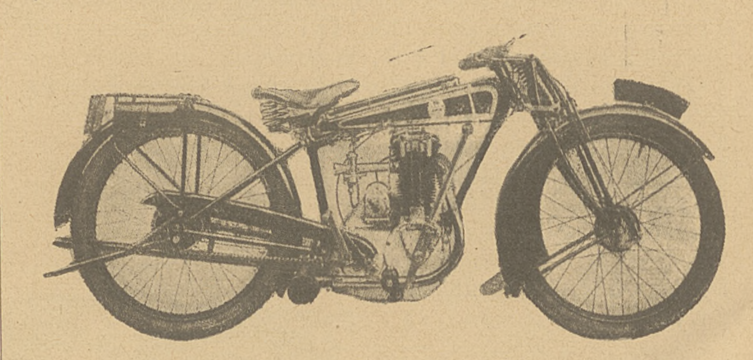
Przejdziemy teraz do wyboru motocykla najodpowiedniejszego na nasze drogi. Tu musimy przede-



Rys. 155. Motocykl turystyczny „Mars".

wszystkiem sami się odpowiednio ocenić pod względem umiejętności jazdy, znajomości mechanizmu maszyn, oraz zamiłowania do sportu motocyklowego.

Zwykle nasi motocykliści dzielą się na kilka kategorji. Są amatorzy, którym jedynie chodzi o to, by jechać na rowerze, nie kręcąc pedałami i nie męcząc

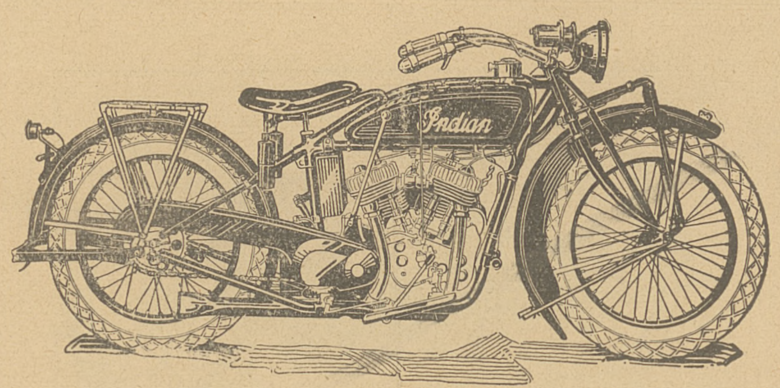


Rys. 156. Motocykl „Super-Sport" m-ki „Rover".

się przy odbywaniu dalszych podróży; o osiągnięciu wielkich szybkości nie chodzi im wcale; raczej małe zużycie benzyny, czyli taniość, gra tu większą rolę. Dla tych najodpowiedniejszą maszyną będzie rower motorowy, z dwutaktowym silnikiem, o pojemności cylindra 125 cm.³, jako maszyna leciutka, tania i eko-

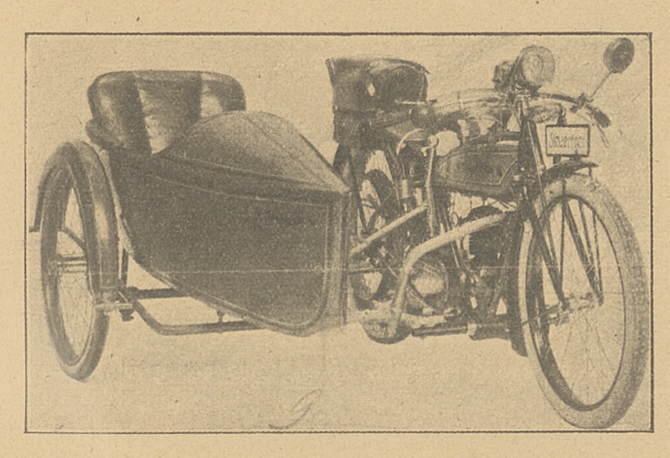
nomiczna. Drugą kategorję stanowią ludzie interesu, którzy uważają motocykl za jedno z narzędzi pracy i którzy gustują specjalnie w ciężkich maszynach z wózkami. Do tejże kategorji należą sportowcy, którzy uznają motocykle z wózkami tylko dlatego, że można w nich wozić żony, lub kogoś z rodziny. Tym, jako zwolennikom dużej mocy i szybkości, wygody, oraz jako nieliczącym się z zużyciem materjałów pędnych, poleciłbym amerykańskie „Indiany" lub „Harleye".

Największą w końcu kategorję stanowią sportowcy z krwi i kości, którzy uznają tylko motocykle bez wózków i którzy używają przeważnie nowe wyroby takich marek, jak: Rudge, Sunbeam, Rover, A. J. S., Neracar (rys. 163), Grüffon, Wanderer, N. S. U., B. S. A., Gnome et Rhone i inne. Kategorja ta jest jeszcze obecnie bardzo nieliczna, ponieważ zły stan dróg powoduje niewygody w jeździe temi maszynami, a ich znaczna moc i ciężar dyskwalifikują te motocykle, jako środek komunikacji w mieście.

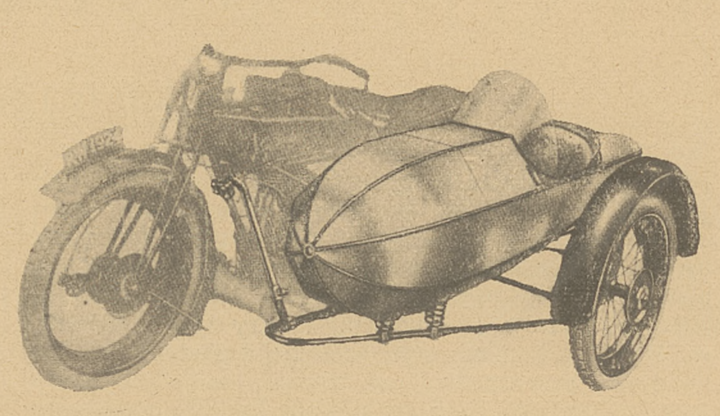


Rys. 157. Motocykl ciężki „Indian-Chief".

Większem stosunkowo zaufaniem cieszą się małe motocykle, lub rowery, służące do jazdy po gładkich brukach miejskich. Niska cena i łatwość obsługi niejednego już skusiły, co zresztą potem pomściło się stokrotnie, ponieważ maszynka rozbijała się zwykle po miesiącu. Przedstawicielami tej kategorji są dwutaktowe „Puch'y", „Evans'e", „Fox'y", „Automoto", „Griffon'y", „Zehuder'y" i inne, oraz grupy silnikowe, zakładane do rowerów „Lutetia", „Oeva" i inne.

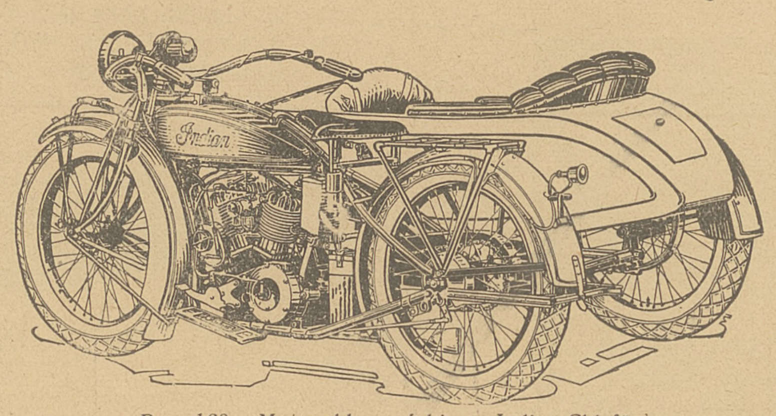


Rys. 158. Lekki motocykl z wózkiem.



Rys. 159. Wózek boczny.

Motocykle średnie, mało jeszcze u nas wprowadzone, nie mają ustalonych marek. Widuje się często, prócz starych gratów, nie maszyn jednocylindrowych o mocy do 5 HP; są też w tej kategorji jeźdźców i zapaleni „Harleiści" i „Indianiści", lecz u nich gra większą rolę przyzwyczajenie do maszyny, nie pozwalające na zmianę jej na słabszą, w razie odczepienia wózka.

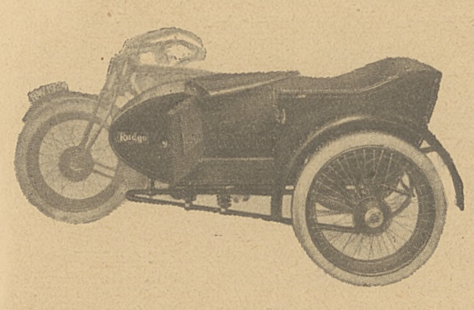


Rys. 160. Motocykl z wózkiem „Indian-Chief".

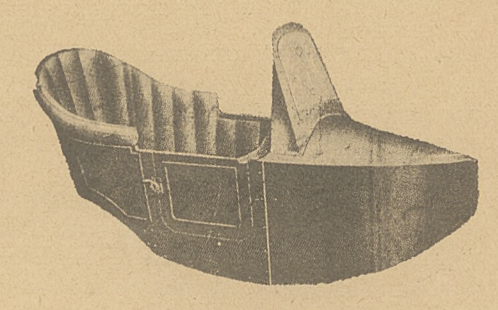
Każda z wyżej wymienionych poszczególnych kategorji motocyklistów używa inne maszyny. Z ciężkich motorów stosowane są chętnie, jak wspomniałem, marki amerykańskie „Indian" i „Harley-Dawidson", oraz nieliczne maszyny europejskie, jak: „B. S. A.", „Sunbeam", „A. J. S." i t. p. Maszyny te chodzą przeważnie z wózkami bocznymi, zużywając znaczne stosunkowo ilości materjałów pędnych.

Z powyższych zestawień można się choć trochę zorjentować, jaki motocykl jest dla kogo najlepszym i najpraktyczniejszym, zależnie od przeznaczenia, od ceny ofiarowanej, od żądanej szybkości, od ekonomiczności i t. p. warunków, które stawiają nasi sportowcy.

Jak wspomniałem poprzednio, nasi motocykliści nie mają wyrobionego zdania o swych maszynach: każdy z nich gustuje w innej. Nie chcą oni przekonać się, że nie zawsze najwygodniejszą, najekonomiczniejszą i najszybszą maszyną jest motocykl silny, o mocy silnika do



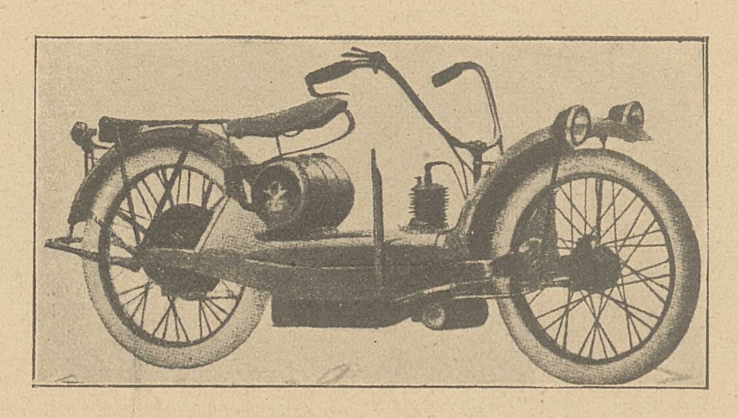
Rys. 161. Wózek boczny.



Rys. 162. Wózek boczny.

18 HP.; często maszyna słabsza, lecz o najnowszej konstrukcji, bierze górę nad innemi. Dlatego też chcą oni mieć przedewszystkiem maszyny ciężkie, których cena zazwyczaj jest niedostępna dla szerszego ogółu. Tem można wytłomaczyć częściowo małe zainteresowanie ogółu sportem motocyklowym.

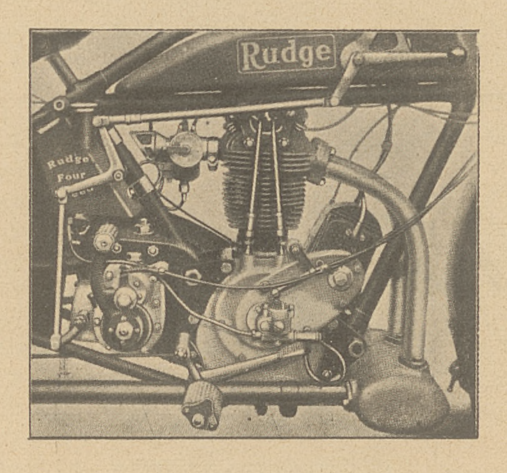
Na zakończenie dodać muszę, iż w ostatnich dniach został zawiązany w Warszawie „Polski Klub Motocyklowy“, króry zgrupował przeważną większość sportowców-motocyklistów; może więc obecnie motocyklizm rozwinie się i dorówna automobilizmowi!



Rys. 163. Motocykl amerykański „Ner-a-car“.

Wielka Nagroda Rzymu.

AUTOMOBILKLUB rzymski zorganizował, w dniach 22 — 24 lutego, pierwsze wielkie zawody szybkości dla samochodów wyścigowych i turystycznych oraz motocykli, na nowym, specjalnie zbudowanym torze szosowym. Tor Monte Mario, położony kilka kilometrów za miastem, mierzy 10 km. 600 m. w obwodzie i, mimo swej szerokiej i gładkiej, bo cementowej powierzchni, jest równie trudny jak każdy inny tor szosowy, bowiem posiada kształt nieregularny i wiele ostrych płaskich zakrętów. Tem się tłomaczą niewielkie stosunkowo szybkości średnie, rozwinięte w tegorocznym wyścigu.



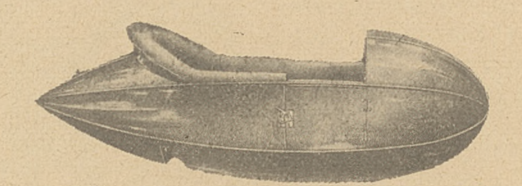
Rys. 164. Silnik 350 cm.³ na motocyklu „Super-Sport“.

Rozegrany w niedzielę, 22 lutego, na przestrzeni 424 km. w 40 okrążeniach toru, wyścig o Wielką Nagrodę Rzymu dla samochodów wyścigowych, odbył się bardzo uroczyście w obecności włoskiej pary królewskiej, następcy tronu i dworu. Księżniczka Mafalda osobiście startowała samochody.

Z 42 zgłoszonych do wyścigu maszyn, 35 brało w nim udział. Odrazu w pierwszych okrążeniach wysunęli się na czoło biegu dwaj najgroźniejsi konkurenci, hrabia Masetti na dwulitrowym samochodzie Bugatti i Brilli Peri na wielkiej wyścigówce Ballot. Ci dwaj toczyli między sobą zaciętą walkę o pierwszeństwo, zakończoną niespodziewanem wycofaniem się Brilli Periego w ósmem okrążeniu. Odtąd Masetti brawurowo prowadził bieg aż do końca, nie zatrzymując się ani na chwilę, i wygrał wyścig na cztery okrążenia przed pierwszym z pozostałych konkurentów, w czasie 4 : 21 : 29$^{3}/_{5}$, z szybkością średnią 97 km. 287 m/godz.

Jak trudny był wyścig może świadczyć fakt, że z 35 startujących maszyn, 8 tylko bieg ukończyło:

2. Materassi (Itala pow. 3000 cm.³) 4 : 48 : 53.
3. Ginaldi (Alfa Romeo 3000 cm.³) 4 : 56 : 30.
4. Croce (Bugatti 1500 cm.³) 5 : 7:
5. Plate (Chiribiri 1500 cm.³) 5 : 13 : 13;



Rys. 165. Wózek boczny.

6. Marroti (Bugatti 1500 cm.³) 5 : 27 : 19;
7. Nino (Chiribiri 1500 cm.³) 5 : 30 : 32;
8. Clerici (Salmson 1100 cm.³) 5 : 30 : 47.

Rekord okrążenia ustanowił Materassi, który przebył 35 okrążenie w 6 m. 13 s. z szybkością 102 km. 600 m/g.

Poważniejszy wypadek zdarzył się na jednym z zakrętów, gdzie nastąpiło zderzenie dwóch samochodów, których kierowcy odnieśli lekkie obrażenia.

Wyścig dla samochodów turystycznych składał się z dwóch części. Pierwsza rozegrała się wieczorem dnia 23 lutego, w godzinach 18—22, na przestrzeni 220 km., druga zaś dnia następnego, na takiej samej przestrzeni. Konkurs nocny ukończyło 18 zawodników na 29 startujących, a z tych tylko 8 doszło do celu w wyścigu ostatecznym, w następującej kolejności:

1. Bonmartini (Lancia 3000 cm.³) 2 : 47 : 8;
2. Orlandi (Lancia 3000 cm.³) 2 : 52 : 32;
3. Sandonnini (O. M. 2000 cm.³) 2 : 57 : 10;

4. Debardini (Fiat 1500 cm³) 2:57 18;
5. Leonardi (Ceirano 1500 cm.³) 2:58:33;
6. Sordi (Ceirano 1500 cm.³) 3:3:33;
7. Lazzaroni (Ansaldo 2000 cm.³) 3:7:52.
8. Danieli (O. M. 1500 cm.³) 3:10:15.

Bezwzględnym zwycięzcą w konkursie turystycznym nie został jednak zwycięzca drugiej próby szybkości. Sprawność każdego konkurenta obliczono na punkty, biorąc pod uwagę ciężar wozu, pojemność cylindrów, ilość pasażerów etc., i klasyfikacja ostateczna wypadła jak następuje:

1. Leonardi (Ceirano 1500 cm.³); 2. Danieli (O. M. 1500 cm.³); 3. Bonmartini (Lancia 3000 cm.³); 4. Orlandi (Lancia 3000 cm.³); 5. Lazzaroni (Ansaldo 2000 cm.³); 6. Sordi (Ceirano 1500 cm.³); 7. Debardini (Fiat 1500 cm.³); 8. Sandonnino (O. M. 2000 cm.³).

Wielka nagroda dla motocykli rozegrała się w dniu 24 lutego na przestrzeni 155 km. Z 30 konkurentów połowa bieg ukończyła. Czołowe miejsca zajęli:

1. Colombo (Frera 500 cm.³) 2:1:35;
2. Nuvolari (Bianchi 350 cm.³) 2:5:57;
3. Garettoni (Scott 500 cm.³) 2:9:51;
4. Mele (Frera 500 cm.³) 2:10:4;
5. Perez (Borgo 500 cm.³) 2:17:24;
6. Saladini (Sarolea 500 cm.³) 2:17:39;
7. Ciai (P. M. 500 cm.³) 2:17:49.

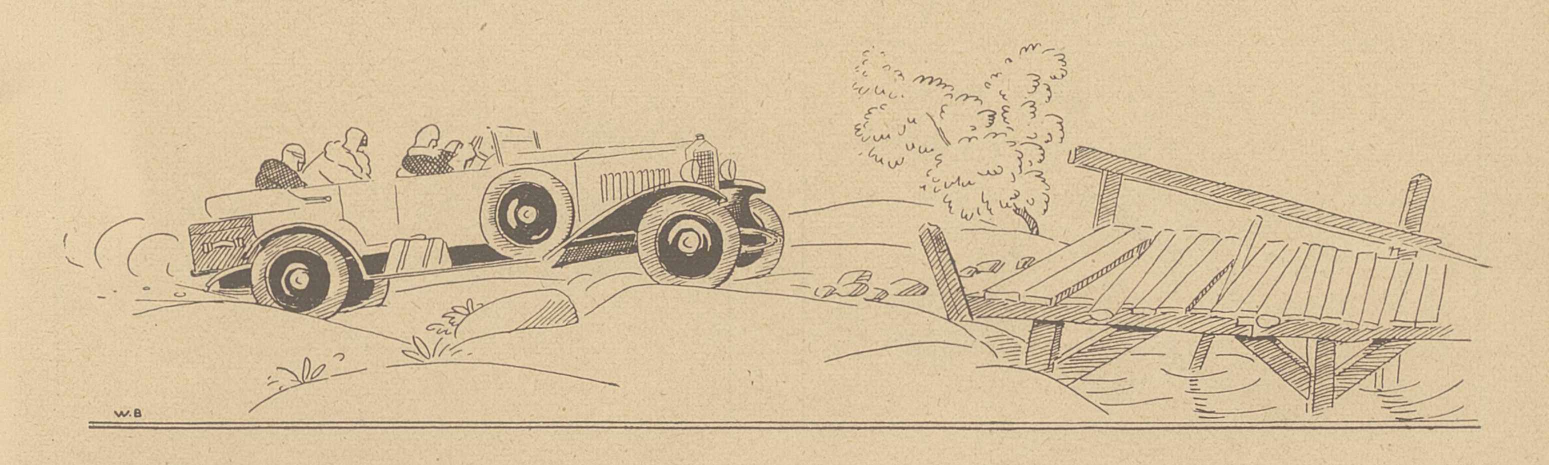
Mak.

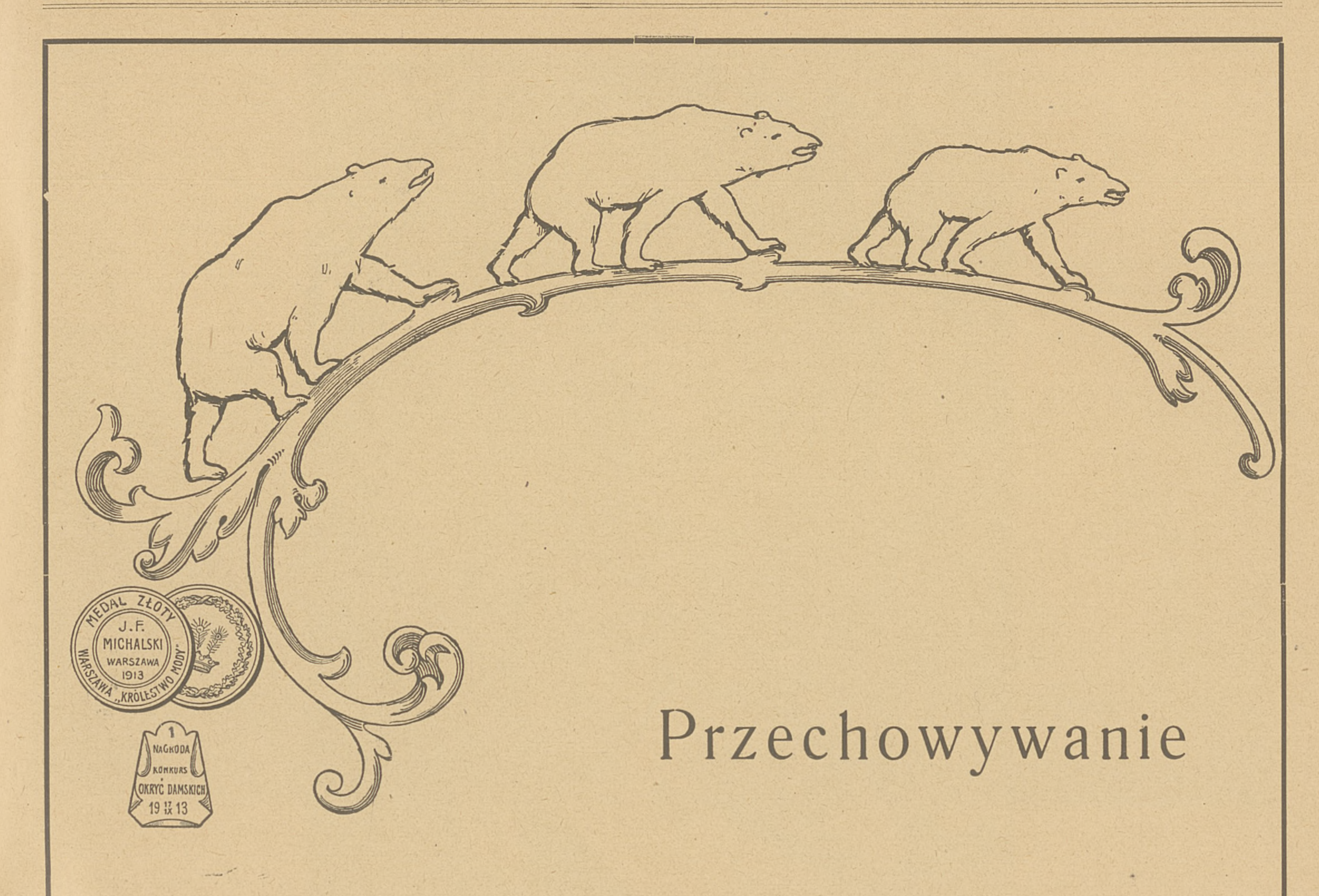
KALWARJA POLSKIEGO AUTOMOBILISTY

DZIŚ przyjemnie nam na tem miejscu stwierdzić fakt nie zaniedbania i skandalicznego stanu szosy, czy ulicy, lecz celowego i skutecznego wysiłku w celu doprowadzenia do porządku jednej z ważniejszych szos wojewódzkich.

Wyczytawszy mianowicie w „Expressie Porannym“ z dn. 28 marca r. b. wzmiankę pod tyt. „Smutny rekordzista“ o skandalicznym, jakoby, stanie szosy Łęczyca — Piątek, zainteresowane powyższem „Auto“ postanowiło rzecz tę na miejscu sprawdzić. Tak mało nasza prasa codzienna zajmuje się stanem dróg i automobilizmem, iż wzmianka powyższa zdawała się dotyczyć faktu naprawdę niezwykłego—istotnego rekordu zaniedbania. Chcąc przeto zobaczyć rzeczywiście coś fenomenalnego, udaliśmy się niedawno via Łowicz do Łęczycy. Tymczasem przejechawszy wyżej wymieniony odcinek szosy przekonaliśmy się, iż „Express“ tym razem spudłował: szosa ta wprawdzie nie należy do kategorji t. zw. „gładkich jak stół“, ale znajduje się w każdym razie w stanie znacznie lepszym, niż wiele, bardzo wiele dróg podwarszawskich, których dziur sprawozdawca „Expressu“ dotąd widać nie zauważył. Na całej długości szosy powyższej widoczne są starania w celu doprowadzenia jej do porządku, a bardzo wiele kilometrów zostało widocznie świeżo zupełnie naprawionych.

Po przybyciu do Łęczycy złożyliśmy wizytę p. inż. Olearskiemu, chcąc się dowiedzieć, dla czego szosa ta tak różnie bywa ocenianą. Inżynier Olearski przedstawił naszemu sprawozdawcy dokumenty i grafiki, dowodzące, iż szosa ta na całkowitej długości została po wojnie naprawioną, znaczna większość robót przytem wykonaną była już w r. 1924. Przeciętnie wypadło po 350 m³ na kilometr wysypanego i uwałowanego szabru. Jak sprawdziliśmy na drodze, a również i z wykresów inż. Olearskiego, w r. 1924 naprawiono i uwałowano na świeżo przestrzenie od 1 do 3 klm., od 5 do 7, od 8 do 12 i od 14 do 16 klm., t. j. razem 10 klm. na 19 klm. całkowitej długości, na pozostałych zaś wszystkich kilometrach dokonano częściowych napraw. Że odcinki, naprawione w r. 1919 i 20, dziś niszczeją z powrotem, jest to rzecz naturalna, i stan taki tak długo trwać będzie, póki kredyty rządowe i samorządowe na utrzymanie dróg nie będą dostatecznie wielkie, aby większe odcinki dróg mogły być bez przerwy remontowane. W każdym razie sprawdziliśmy, iż „Express“ niesłusznie stworzył nowego rekordzistę. Szosa Łęczyca—Piątek należy do jednej z lepiej utrzymanych szos wojewódzkich, a jak wygląda prawdziwie zła szosa i prawdziwy rekord, to przekonać się może p. sprawozdawca „Expressu“ niedaleko pod Warszawą, na szosie do Góry Kalwarji lub do Konstancina. W tym wypadku „Auto“ na szczęście nie może homologować „rekordu“ sygnalizowanego przez „Express“, a miło mu stwierdzić prawdziwy, a tak rzadki na szosach wojewódzkich wysiłek inżyniera powiatowego.





Przechowywanie

Futer i Dywanów

Skład Futer

J. F. Michalski

Warszawa

ul. Żórawia 6, tel: 45-14.



Rys. Świdwiński.

Rys. 166. Głuchoniemy: Coś dziwnego, zdaje mi się, że słyszę świergot ptaszków.

KRONIKA

Po raidzie Lemaitre'a i Arracharda. Lotnicy Lemaitre i Arrachard po rekordowym przelocie z Paryża do Dakaru nie powrócili odrazu do Francji lecz w dalszym ciągu kontynuowali swój raid afrykański. Świetne jego wyniki stanowią jeszcze jedną chlubną kartę w dziejach lotnictwa naszych sojuszników.

Lemaitre i Arrachard przebyli 13.000 klm. w ciągu 91 godzin, powracając do miejsca odlotu na jednym i tym samym płatowcu, bez zmiany silnika i bez żadnych poważniejszych reparacji po drodze. Lot ich odbył się w następujących etapach:

I. 3 — 5 lutego. Etampes — Dakar, 4600 klm. w 31 g. 15 m.
II. 7 lutego. Dakar—Kayes, 780 klm. w 5 g. 30 m.
III. 17 lutego. Kayes — Bamako, 540 klm. w 3 g. 15 m.
IV. 18 lutego. Bamako—Timbuktu, 850 klm. w 5 g.
V. 20 lutego. Timbuktu — Ain Mezzeur, 1950 klm. w 12 g.
VI. 9 — 10 marca. Ain Mezzeur — Alger, 800 klm. w 5 g. 30 m.
VII. 13 marca. Alger—Oran, 400 klm. w 2 g. 25 m.
VIII. 17 marca. Oran—Fez, 480 klm. w 3 g. 20 m.
IX. 18 marca. Fez — Casablanca, 480 klm. w 3 g. 20 m.
X. 21—22 marca. Casablanca—Barcelona, 1200 klm. w 8 g. 30 m.
XI. 23 marca. Barcelona — Bron, 600 klm. w 5 g. 30 m.
XII. 24 marca. Bron—Villacoublay, 400 klm. w 3 g. 12 m.

Niepodobna nie wyrazić podziwu dla świetnej konstrukcji samolotu Breguet XIX A² i dla jego silnika Renault 480 KM. Pamiętamy wspaniały lot tego aparatu z Paryża do Szanghaju podczas raidu Pelletiera d'Oisy. Po raidzie afrykańskim dojść musimy do przekonania, że Breguet XIX jest jedną z najudatniejszych współczesnych konstrukcji. Silnik Renault zdał również wspaniale egzamin swej sprawności w trudnych warunkach obcego klimatu w egzotycznym kraju.

Mistrzostwo Świata. Międzynarodowa Komisja Sportowa uzupełniła regulamin Mistrzostwa Świata na

samochodzie przez rozstrzygnięcie kwestji równej ilości punktów. Jeżeli kilku konkurentów, ubiegających się o tytuł „Mistrza Świata“, mieć będzie po ostatnim wyścigu Mistrzostwa jednakową ilość punktów, wówczas urządzony będzie dla nich dodatkowy wyścig na przestrzeni 200 klm. Ten decydujący wyścig rozegrać się musi w ciągu 48 godzin po skończeniu ostatniego wyścigu Mistrzostwa, a do czasu jego urządzenia, samochody, posiadające równą ilość punktów, zostaną zamknięte w ściśle dozorowanym parku.



Rys. 167.
Lemaitre i Arrachard po przybyciu do Villacoublay witani są przez podsekretarza stanu aeronautyki p. Laurent Eynac'a.

Zawody motocyklowe pod nazwą „Coupe de la Meuse“, które otwierają co roku belgijski sezon motocyklowy, rozegrały się w dniu 22 marca. Zwycięscą konkursu został Flinterman na motocyklu F. N. 350 cm³.

Dalsze zapisy do Wielkiej Nagrody Francji i Belgji. Firma Peugeot, której samochody dwukrotnie już zwyciężyły w Wielkiej Nagrodzie turyzmu, zapisała trzy swe wozy do tegorocznego wyścigu.

Zapisy do Wielkiej Nagrody Belgji wzrosły o 3 samochody Delahaye i 2 O.M.

Wystawa samochodów... używanych. W Marsylji otwarto w dniu 26 marca niezwykłą wystawę „okazyjnych“ używanych samochodów.

Rekordy lotnicze Niemca Wagnera i niektóre z rekordów Włocha Guido Guidi, o których wspominaliśmy w poprzednich numerach, nie zostały uznane przez F. A. I. za rekordy oficjalne.

Drogi samochodowe w Niemczech. W Niemczech projektowane są również specjalne drogi dla samochodów. Pierwsza z nich ma być przeprowadzona między Aix la Chapelle i Berlinem przez Kolonję, Dusseldorf i Hanover.

Ze statystyk amerykańskich. Pewien amerykanin obliczył, że samochodziarz, który przejeżdża w ciągu roku 20.000 klm., z przeciętną dozwoloną szybkością, spędza za kierownicą pełne 24 dni i 4 godziny. W wirze życia codziennego nie zdajemy sobie z pewnością



Rys. 168.
Lemaitre i Arrachard otrzymują po powrocie do Villacoublay kwiaty.

sprawy, że nawet przy naszej udoskonalonej komunikacji, cały jeden miesiąc w ciągu roku zużywamy na przenoszenie się z miejsca na miejsce.

Ameryka jest krajem złodziejów samochodowych. W roku ubiegłym w samem tylko Chicago popełniono przeszło 5000 kradzieży samochodów.

W Stanach jest obecnie 217 fabryk samochodów, z których najpoważniejszemi są zakłady Forda, General Motors i Overland.

Zaledwie 2% właścicieli samochodów w Ameryce utrzymuje przy swych maszynach szoferów. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe. Gdyby każdy amerykanin chciał mieć szofera do swego auta, to musiałoby być w Stanach 17 miljonów szoferów!

Utrzymanie samochodu kosztuje w Ameryce 20—28 dolarów miesięcznie.

II-gi WSZECHPOLSKI KONKURS SZYBOWCÓW

Związek lotników polskich w Poznaniu urządza w dniach od 17 maja do 12 czerwca r. b. w Gdyni na Pomorzu II Wszechpolski Konkurs szybowców (aeroplanów bezsilnikowych). Zapis maszyn i zgłoszenia udziału przyjmuje Związek Lotników Polskich — Poznań, ul. Sieroca 2. Komitet utrzymuje przez cały czas Konkursu 2 uczestników na 1 maszynie bezpłatnie. Dla gości organizuje się specjalne kasyno i sklep spożywczy. Nagród zadeklarowano już na sumę 14.000 zł. Wszystkie szczegóły, regulaminy, mapy terenów i t. p. pomieszcza „Lotnik“.

Spodziewauy jest udział do 40 szybowców polskiej konstrukcji. W zrozumieniu olbrzymiego znaczenia jakie ma lotnictwo bezsilnikowe dla rozwoju lotnictwa wogóle i dla obrony państwa, Automobilklub Polski postanowił również przeznaczyć specjalną nagrodę, której regulamin ustalony zostanie w najbliższym czasie.

Porady techniczne

Malowanie opon.

Proszę o wyjaśnienie celowości malowania opon. Środka tego używają powszechnie zagranicą.

A. M.

Nowe opony tracą niestety bardzo szybko swój ładny szary kolor pod wpływem światła, wody, piasku i t. p., i stają się lekko szorstkie. Co gorsza stają się w niektórych miejscach nierówne, a nawet posiadają lekkie rysy. Malowanie opon specjalną farbą ma na celu następujące względy:

1) Opona posiada nadal piękny, czysty wygląd, gdyż możemy ją smarować tą farbą dowolnie często. (Zwykle raz na tydzień).

2) Małe rysy i nacięcia farba ta zakleja i uszczelnia tak, że woda i piasek trudniej się dostają w te szczeliny przez co opona jest chronioną.

3) Biała lub aluminjowa farba do opon chroni opony od zagrzania się od promieni słońca, które niszczą gumę. Ma jednak tę złą stronę, że tworząc na powierzchni skorupę utrudnia chłodzenie się opon podczas jazdy. Dlatego należałoby używać do samochodów rozwijających duże szybkości farby szarej grafitowej, a do samochodów odbywających tylko wolne jazdy np. po mieście farby jasnej.

4) Warstewka farby chroni też opony od działania oliwy, która nieraz prysnąć może przypadkiem na oponę.

Przed malowaniem opony należy ją dokładnie wysuszyć i oczyścić. Warstwa farby musi być jednostajna i cienka. Najlepiej malować twardym pędzlem. Do malowania nie trzeba opon zdejmować. Farba jaka wejdzie pomiędzy listewkę opony a zakładkę obręczy uszczelnia cały pneumatyk.

5) Smarowanie opon ma także tę dobrą stronę, że przy tem malowaniu mimowoli musimy obejrzeć dokładnie całą oponę, co pozwala nieraz na wykrycie uszkodzeń, których bez tego nieraz byśmy nie zauważyli.

Farby takie można bardzo tanim kosztem sporządzać sobie w domu.

F a r b ę b i a ł ą robimy w ten sposób, że do roztworu gumy (Surowy kauczuk i benzyna) dodajemy bieli ołowianej. Im lepszego gatunku będzie roztwór gumy tem ładniejszą farbę otrzymamy. Gdy zapas farby zgęstnieje dolewamy lekkiej benzyny. Farbę aluminjową sporządza się z bronzu aluminjowego (proszek aluminjum) i roztworu gumy w benzynie. Można dodać bieli ołowianej wtedy efekt będzie jeszcze większy.

Do f a r b y s z a r e j zamiast bieli dodajemy drobno sproszkowanego grafitu lub sadzy.

Ładowanie akumulatorów prędem z elektrowni i badanie ich stanu.

Pytanie. „Prosiłbym WPanów zakomunikować mi na łamach pisma, czy jest możliwem i w jaki sposób ładować prądem zwykłym (110 v.) akumulator Forda i jaki przyrząd jest najodpowiedniejszym do sprawdzania stanu naelektryzowania akumulatora w danym momencie.

Z poważaniem *S. S.*"

Odpowiedź. Prądem świetlnym można ładować akumulatory bardzo dobrze — zależnie jednak od tego, czy jest on *stały*, czy też *zmienny* stosować musimy inne sposoby. Przy prądzie stałym urządzenie do ładowania akumulatorów nie wymaga dużego nakładu. Potrzebujemy tylko parę lampek (żarówek) o napięciu 110 volt i voltomierza. Voltomierz ten w wypadku ładowania akumulatorów od Forda powinien mieć skalę od 0—8 volt. Jeżeli ładować mamy baterję od samochodu o instalacji 12-voltowej, to musimy mieć voltomierz od 0—15 volt.

Posiadając w domu elektryczność (prąd stały 110 volt), musimy wpierw zbadać, którym przewodnikiem przepływa prąd elektryczny o znaku dodatnim (biegun dodatni). Do zbadania biegunu najlepiej użyć różowego papieru lakmusowego. Jeżeli papier ten zwilżymy i oprzemy o niego końce przewodnika, to w miejscu styku bieguna dodatniego z papierem zauważymy niebieską plamkę.

Żarówki elektryczne załączamy pomiędzy biegun ujemny prądu, a biegun ujemny akumulatorów i to szeregowo, to znaczy, że np. *gwinty* żarówek łączymy wszystkie z odgałęzieniami, wiodącemi od przewodnika, a wszystkie styki środkowe żarówek łączymy z odgałęzieniami z biegunem ujemnym baterji. Biegun dodatni przewodnika łączymy z biegunem dodatnim baterji bezpośrednio. Ilość lampek, jakie włączamy pomiędzy biegunem ujemnym przewodnika, a biegunem ujemnym baterji, zależy od pojemności baterji akumulatorów. Posiadając zapas lampek 10, 16 i 32-świecowych, możemy kombinować natężenie prądu, gdyż np. lampka 16-świecowa 110 volt przepuszcza około $^1/_2$ ampera, więc potrzebując np. natężenia 4 amperów, musimy włączyć cztery żarówki. Żarówka 10-świecowa przepuszcza około 0,3 ampera, 32-świecowa około 1 ampera. Jeżeli sporządzimy sobie tablicę z sześciu oprawkami, to możemy, zmieniając tylko żarówki, kombinować natężenie od 0,3 do 6 amperów. Najlepiej używać do tego celu żarówek o włóknie węglowem.

Baterję akumulatorów Forda można ładować prądem o natężeniu około 6 amperów. Maksymalnie 10 amperów. Im słabszego natężenia użyjemy, tem dłużej będzie trwało ładowanie, ale tem lepiej dla baterji. Od czasu do czasu należy wyłączyć prąd i zbadać voltomierzem, jakie napięcie akumulatory już posiadają. Normalnie naładowana baterja 6-voltowa powinna posiadać napięcie 6,8 volt. Napięcie to spada podczas użycia do 5,2, pozostając w tej sile przez dłuższy czas; gdy spadnie poniżej — trzeba ładować nanowo.

Jeżeli posiadamy w mieszkaniu prąd zmienny, to wtedy musimy zastosować specjalny przeformywacz (transformator), gdyż prądem zmiennym ładować akumulatorów bezpośrednio nie można. W handlu istnieje cały szereg systemów transformatorów prądu zmiennego na prąd stały, jednak cena ich jest dosyć wysoka, tak, że lepiej jest oddawać w tym wypadku akumulatory do ładowania do jakiejś firmy. Transformator do prądu zmiennego o $^{42}/_{60}$ periodów, napięcia 110—125 volt, kosztuje około 520 franków franc. — loco Paryż.

Do sprawdzania stanu akumulatorów nadaje się voltomierz, którego użycie opisałem powyżej. Łączy się go w ten sposób przy badaniu, że jeden koniec przewodnika, oznaczony +, łączymy z biegunem dodatnim baterji, drugi zaś z biegunem ujemnym. Cyfra, na jakiej zatrzyma się wskazówka, wskaże nam napięcie baterji. Można także badać poszczególne ogniwa. Wtedy największe napięcie powinno wynosić 2,2 volt, najmniejsze 1,8 volt na ogniwo.

Można także badać stan baterji zapomocą badania gęstości kwasu. Trzeba jednak wprzód być pewnym, że kwas był przed ładowaniem normalnie gęsty. Do

akumulatorów nie powinno się nigdy dolewać kwasu siarkowego, tylko wody destylowanej, gdyż kwas się nie ulatnia. Wyjątek stanowią tu wypadki, gdy kwas się wylał lub wyciekł wskutek nieszczelności naczynia. Wtedy jednak radzę oddać akumulator do specjalisty do napełnienia i naładowania. Akumulator normalnie napełniony powinien posiadać kwas następującej gęstości:

Baterja naładowana gęstość
(ciężar właściwy) . . . 1,260—1,275,
Baterja naładowana do połowy 1,175—1,200,
„ wyładowana . . . . 1;125—1,150.

Do nabierania kwasu i mierzenia ciężaru właściwego służą specjalne niedrogie przyrządy, składające się z gruszki gumowej, pipetki i włożonego wewnątrz pipetki areometru. Wkładamy do akumulatora koniec pipetki, naciskamy gruszkę gumową i potem, zwalniając gruszcę, powodujemy napływanie kwasu do pipetki, wskutek czego areometr, zanurzając się w kwasie, wskazuje nam gęstość cieczy. Kwas wypompowany z danego naczynia należy wlać do tego samego. Kombinując napięcie i pęstość, możemy wnioskować, czy trzeba dolać wody destylowanej, czy też nie.

Stanisław Szydelski.

KOMUNIKAT

POLSKIEGO KOMITETU IGRZYSK OLIMPIJKICH.

Z dniem 3 kwietnia 1925 r. tracą moc obowiązującą wszystkie karty wolnego wstępu do Parku Sobieskiego (Agrykola), wydane przed wspomnianą wyżej datą.

Instytucje sportowe i osoby, z wyjątkiem prasy, której przedstawiciele otrzymają karty wolnego wstępu w Zarządzie Związku Dziennikarzy i Publicystów Sportowych w Warszawie (Marszałkowska 48, m. 36) zechcą się zwrócić listownego do Sekretarjatu P. K. I. O. (Wiejska 11, m. 16) w celu otrzymania nowych kart wstępu na rok 1925.

Do listu należy dołączyć kartę wstępu z ubiegłego roku.

Z czasopism

Świąteczny, 15-ty numer *„Stadjonu“* wyszedł w imponującej objętości 40 kolumn.

O numerze tym — z punktu widzenia treści — należałoby powiedzieć, że zawiera on nieomal nadmiar materjału, podając ciekawe i fachowo ujęte wskazówki techniczne, obszerne korespondencje zagraniczne, szereg informacji krajowych i t. d.

Na całość składają się artykuły: fachowe naświetlenie tak bardzo u nas zaniedbanej turystyki wodnej, trzy krytyczne, syntetycznie ujęte korespondencje zagraniczne, przyczynek do studjum nad lekką atletyką, ocena po sezonie naszych narciarzy, interesujące sprawozdanie z walnego zebrania P. Z. P. N., szereg informacji o pracy nad przysposobieniem wojskowem w Polsce, wreście krótko naszkicowane sprawozdanie z prac tygodniowych w głównych ośrodkach sportu polskiego.

W rubryce „Działów sportowych“ — prócz informacji bieżących — „Stadjon“ podaje krótkie artykuły wstępne, w których omawia najbardziej palące sprawy, dotyczące danej gałęzi sportu.

„Lotnik“ Nr. 6. Ukazał się Nr. 6 „Lotnika“, najtańszego ilustrowanego pisma, poświęconego lotnictwu. Na ciekawą treść składa się artykuł inż. Bohatyrewa „Lotnictwo cywilne w Rosji sowieckiej“ oraz opis lotu Londyn—Indje, pozatem bogaty dział kroniki, komunikat Cywilnej Szkoły Pilotów i Konkursu Szybowców. Numer zdobią wspaniałe ilustracje z lotu do Indji, fotografja nowego płatowca, zamówionego przez Rząd polski i inne. Cena numeru 20 gr., w prenumeracie 1 zł. 50 gr. kwartalnie. Adres redakcji i administracji: Poznań, Sieroca 2.

„Deutsche Motor Zeitschrift“ rocznika 2 zeszyt 5/6, wydawnictwo Hellmut Droscha. Drezno A. 19.

Otrzymany przez nas ostatni numer „Deutsche Motor Zeitschrift“ wykazuje dalszy postęp pod względem bogactwa i różnorodności treści. Na wewnętrznej stronicy tytułowej dano rysunek ciężarowego samochodu Vomag, na olbrzymich poduszkowych obręczach Fulda, obok krótkiego opisu naukowej podstawy powyższych gum. W dalszym ciągu B. Katz opisuje przekładnie, zastosowane w budowie słynnych motocykli, Bawarskiej Fabryki Silników, a mianowicie: typ R 32“ i „R 37“. W dziale maszyn pociągowych, w zastosowaniu do transportów i do rolnictwa, znajdujemy artykuł: „Urządzenia pociągowe i ciągówki kołowe i łańcuchowe“, w którym opisano specjalnie nowe urządzenia pociągowe i łącznikowe ciągówek „W D“ kołowych i gąsienicowych.

Część lotnicza zawiera wyczerpujący opis nowego ośmioosobowego płatowca Dornier'a — „Komet III“ i krótką notatkę o lotniczym silniku Junkersa „L. 1a“. W dodatku do pisma, zatytułowanym „Tablice typów“, znajdujemy w tym numerze opis nowego koła i nowych wozów D, nowego samochodu 6/24 KM Faun, pięć typów ciężarowych samochodów i omnibus Faun, traktorów Lanza „Bulldogg“ i „Felddank“, 450/50 KM silnika lotniczego BMW, oraz silnika do łodzi BMW sportowego, szkolnego i transportowego płatowców Udet'a „Kolibri“, „Udet U8“ i „Udet 410“, również wodnego płatowca metalowego Dornier'a „Libella“, „Delfin“ i „Wal“.

Pod względem więc bogactwa treści chyba nic więcej żądać już nie można.



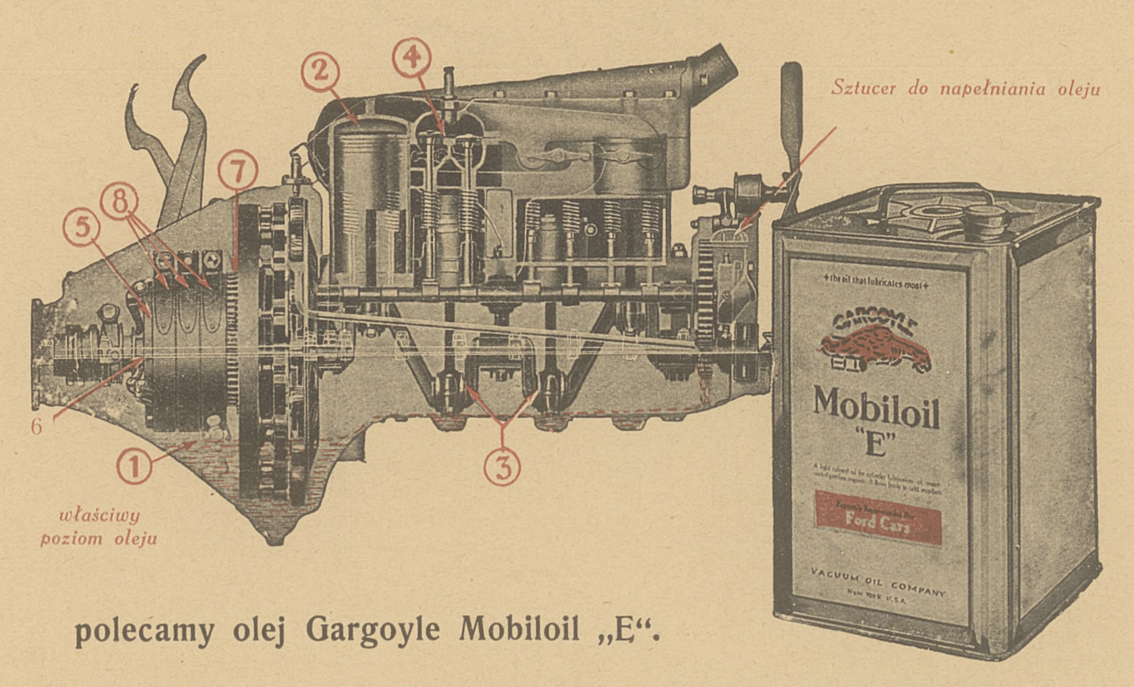
GENERALNE ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ

T-WO AUTOSKŁAD

Warszawa, Al. Jerozolimskie 32

Poznań, 27 Grudnia 15 Lwów, Zyblikiewicza 5

Dla samochodów „FORD'a“



polecamy olej Gargoyle Mobiloil „E“.

1. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“* posiada właściwą konsystencję i będzie natychmiast przeciekać, gdy poziom jego dosięgnie wierzchniego brzegu. — Unika się więc przepełniania i stąd wynikających przykrych skutków.
2. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“* nie pozostawia osadu; ilość więc zwęglonych pozostałości w cylindrach redukuje się do minimum.
3. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“* i w czasie zimowym jest na tyle ciekłym, że łatwo przenika do wszystkich ocierających się wzajemnie powierzchni i należycie je smaruje.
4. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“*, przepchnięty przez pierścienie tłokowe do komór wentylowych, zostaje tutaj albo całkowicie zużyty, albo wyparty, tak, że nie zanieczyszcza ani wentyli, ani ich prowadnic i siodełek.
5. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“* nawet w czasie zimowym umożliwia szybkie włączanie oraz wyłączanie sprzęgła, tak, że motor rusza z łatwością.
6. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“* łączy w sobie doskonałą smarność z ogromną ciekłością, wobec czego z łatwością pokrywa i faktycznie smaruje przenośnię nawet w najniepomyślniejszych warunkach klimatycznych.
7. Ponieważ *GARGOYLE MOBILOIL „E“* przedostaje się łatwo do łożyska i między przenośnie, które w samochodach „Ford“ są szczelnie dopasowane. Olej smaruje więc należycie wszystkie łożyska oraz przenośnie biegu.
8. Ponieważ używaniem *GARGOYLE MOBILOIL „E“* zapobiega się brząkaniu taśm popędowych „Forda“, o ile tylko to brząkanie nie jest wywołane nieprawidłowem ich ustawieniem.

UWAGA.

Wystrzegajcie się falsyfikatów! Należy żądać jedynie *GARGOYLE MOBILOIL „E“* i zwracać uwagę, by na opakowaniu widoczną była firma i marka nasza ochronna „Gargoyele“.

Vacuum Oil Company S. A. Czechowice, p. Dziedzice.

Reprezentacja: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.

ROWERY, MOTOCYKLE, CZĘŚCI I AKCESORJA

„MAISON ORMONDE“

K. Lipiński

WARSZAWA, JASNA 5, TELEFON 17-02

: : : : (GMACH FILHARMONJI) : : : :

4 ZŁOTE MEDALE

ORMONDE TRADE MARK PATENT. № № 16698 i 16706.

FABRYKA ROWERÓW

: : : : I CZĘŚCI : : : :

K. Lipiński

WARSZAWA, PAŃSKA 83, TELEF.: 199-14 I 114-73

ADRES TELEGRAFICZNY WARSZAWA „AUTOKOWER“

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.



Czytajcie „Auto”!!